

**EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
(PESV) EN LA EMPRESA SERVIENERGIA LTDA**

CERETÉ, CÓRDOBA



JAIRO ANDRES ZULUAGA CERRA

TUTOR EMPRESA: INGENIERA INDUSTRIAL AYDA ALEJANDRA BARROSO

FACULTAD DE INGENIERIAS

DEPARTAMENTO DE INGENIERIA INDUSTRIAL

MONTERIA-CORDOBA

2020

**EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL
(PESV) EN LA EMPRESA SERVIENERGIA LTDA**

CERETÉ, CÓRDOBA

JAIRO ANDRES ZULUAGA CERRA

**Propuesta presentada, en la modalidad de trabajo de grado de práctica empresarial como parte
de los requisitos para optar el titulo como Ingeniero Industrial**

Directora: INGENIERA INDUSTRIAL GALIA ALARCON BARRIOS

UNIVERSIDAD DE CORDOBA

FACULTAD DE INGENIERIAS

PROGRAMA DE INGENIERIA INDUSTRIAL

MONTERIA

2020

CONTENIDO.

1.	INTRODUCCIÓN	7
2.	PRESENTACIÓN DE LA EMPRESA.....	10
2.1	MISIÓN	11
2.2	VISIÓN.....	11
2.3	POLÍTICA INTEGRAL	12
2.4	POLÍTICA DE NO ALCOHOL Y NO DROGAS	13
2.5	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL.....	14
2.6	ORGANIGRAMA DE LA EMPRESA	16
3.	DESARROLLO DE LA PRÁCTICA EMPRESARIAL.....	17
4.	APORTES AL CARGO	19
4.1	Aportes personales al cargo	19
4.2	Aportes de la empresa a la formación profesional del practicante.....	19
5.	DESCRIPCIÓN Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	21
6.	JUSTIFICACIÓN	24
7.	OBJETIVOS.....	26
7.1	Objetivo general.....	26
7.2	Objetivos específicos	26
8.	VIABILIDAD.....	27
8.1	Viabilidad técnica	27
8.2	Viabilidad económica	27
8.3	Viabilidad temporal	27
8.4	Alcance y limitación del estudio	27
8.4.1	Alcance del estudio	28
9.	BASES TEÓRICAS	29
9.1	¿Qué es el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)?.....	29
9.2	¿Para qué sirve el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)?	29
9.3	Objetivos Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)	29
9.4	¿Quiénes están obligados a implementar el PESV?	29
9.5	Objetivo de la Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval del PESV	30
9.6	Procesos de recepción, revisión y aval del PESV.....	30
9.7	Estructura de calificación y ponderación	31
10.	METODOLOGÍA.....	32

10.1	Tipo de metodología.....	32
10.2	Diseño metodológico	32
10.3	Identificación del problema y alternativas de solución	32
10.4	Matriz de planificación marco lógico.....	33
10.5	Población y muestra.....	33
10.6	Recolección de datos.....	34
10.6.1	Parámetros a evaluar por pilar.....	34
11.	RESULTADOS	35
11.1	Identificación del problema y alternativas de solución	35
11.1.1	Análisis de involucrados	35
11.1.2	Análisis del problema.....	36
11.1.3	Análisis de objetivos	37
11.1.4	Identificación de alternativas de solución al problema.....	37
11.1.5	Estructura analítica.....	38
11.2	Matriz de planificación marco lógico.....	38
11.3	Aplicación de la evaluación al PESV	40
11.3.1	Elementos o descriptores	41
11.3.2	Análisis documental:.....	41
11.3.3	Descriptor Fortalecimiento de la Gestión Organizacional	43
11.3.4	Descriptor Comportamiento Humano	48
11.3.5	Descriptor de vehículos seguros.....	55
11.3.6	Descriptor Infraestructura Segura	58
11.3.7	Descriptor de Atención a Víctimas	61
12.	CONCLUSIONES.....	63
13.	RECOMENDACIONES.....	68
	Bibliografía.....	69

INDICE DE IMÁGENES.

IMAGEN 1. Ubicación de la empresa sede principal. FUENTE: https://www.google.com/maps/place/SERVIENERGIA/ ...	10
IMAGEN 2. Organigrama SERVIENERGIA LTDA. FUENTE: SERVIENERGIA LTDA	16
IMAGEN 3. Esquema de proceso de recepción, observación y AVAL FUENTE: Autoría propia con base en la Guía metodológica para la Evaluación de los PESV, MINTRANSPORTE.....	31
IMAGEN 4. Análisis de problemas SERVIENERGIA LTDA. FUENTE: Autoría Propia.....	36
IMAGEN 5. Análisis de Objetivos SERVIENERGIA LTDA. FUENTE: Autoría propia.....	37
IMAGEN 6. Estructura analítica SERVIENERGIA LTDA. FUENTE: Autoría propia.	38
IMAGEN 7. Plan de mejoramiento a través de una matriz 5w-1h	66
IMAGEN 8. Continuación del plan de mejoramiento a través de una matriz 5w-1h	67
IMAGEN 9. Anexos 1. Evidencias fotográficas de la oficina, como se ve no cuenta con la señalización, demarcación y reductores de velocidad en la zonas de parqueo. FUENTE: Autoría propia (tomada desde el celular)	70
IMAGEN 10. Anexos 2. Evidencias de charlas o tema breaf realizados acerca de seguridad vial con el fin de crear cultura por parte del área de HSEQ FUENTE: Autoría propia (tomadas desde celular)	70
IMAGEN 11. ANEXOS 3: Evidencia de formación y evaluación a los infractores de seguridad vial. FUENTE: Autoría propia (tomadas desde el celular).....	70
IMAGEN 12. Anexo 4. Evidencia de banco de datos de los vehículos propios y contratados por la empresa. FUENTE: Autoría propia.....	70
IMAGEN 13. Anexo 5-OTORGAMIENTO DE AVAL AL PESV.....	70
IMAGEN 14. Anexo 6-DEVOLUCION CON OBSERVACIONES.....	70

INDICE DE TABLAS

<i>Tabla 1. Pilares y parámetros.</i>	<i>34</i>
<i>Tabla 2. Análisis de involucrados Empresa.....</i>	<i>35</i>
<i>Tabla 3. Matriz de Marco Lógico SERVIENERGIA LTDA.....</i>	<i>39</i>
<i>Tabla 4. Resultados de Evaluación PESV.....</i>	<i>40</i>
<i>Tabla 5. Fortalecimiento de la Gestión Organizacional, SERVIENERGIA LTDA.....</i>	<i>43</i>
<i>Tabla 6. Comportamiento Humano, SERVIENERGIA LTDA.</i>	<i>48</i>
<i>Tabla 7. Vehículos Seguros, SERVIENERGIA LTDA.....</i>	<i>55</i>
<i>Tabla 8. Infraestructura Segura, SERVIENERGIA LTDA.</i>	<i>58</i>
<i>Tabla 9. Atención a Víctimas, SERVIENERGIA LTDA.</i>	<i>61</i>

1. INTRODUCCIÓN

El Transporte es considerado un sector importante dentro de la economía en Colombia, permite unir “las actividades económicas que se presenten y las actividades sociales de una población y por lo general su comportamiento es directamente proporcional al comportamiento económico del país” (Rodriguez Rosas, 2013), es la estrategia fundamental con el objetivo de proteger la vida de nuestros trabajadores y afiliados a la organización.

En Colombia todas las empresas que para el cumplimiento de sus fines misionales o en desarrollo de sus actividades posean, fabriquen, ensamblen, comercialicen, contraten o administren flotas de vehículos automotores y no automotores, sumados superen diez (10) y/o que por otra parte, contraten o administren personal de conductores, deberán cumplir de manera obligatoria con lo establecido en las normas anteriormente mencionadas.

Sin embargo, la reglamentación no se limita a las empresas, también se refiere a la importancia y los lineamientos de la enseñanza de la educación vial desde el preescolar, la educación media y superior, pasando por el sector comunitario y llegando al sector empresarial como un actor clave en la protección de los conductores.

Fernando Isaza, secretario de tránsito de Barranquilla, aseguró que en Colombia no hay una base de datos sobre cuantas empresas deben presentar este plan, por la complejidad de poder determinar las entidades que son objeto de la obligación legal, sobre todo en aquellas que no son del sector transporte.

En Colombia, existen empresas con el **Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)** implementado, tales como:

- En Barranquilla, según la secretaria de Transito y Seguridad Vial, 494 empresas han radicado sus planes de Seguridad Vial; de ellas 123 han sido aprobadas.

- Fonos Gases Industriales y Medicinales S.A.S.
- Plan Estratégico de Seguridad Vial, Cooperativa Norteña de Transportadores Ltda.
- En la empresa AGL VANS S.A.S disminuir los niveles de accidentabilidad asociadas a los desplazamientos en misión e in-itinere de conductores propios y afiliados a la empresa.
- Por primera vez, una empresa de transporte público de Neiva cumplió con el puntaje para que su Plan Estratégico de Seguridad Vial fuese avalado.

La Secretaría de Movilidad de Neiva entregó dos avales más a Planes Estratégicos de Seguridad Vial- PSEV- de empresas de la ciudad. De esta manera, son seis organizaciones que cumplen con este requisito establecido en la Ley 1503 de 2011, por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

Se trata de la Distribuidora Tropihuila SAS y Flota Huila S.A. Para el jefe de este despacho, Jimmy Puentes Méndez, el compromiso del sector privado para contribuir a la seguridad vial permitirá seguir disminuyendo los índices de accidentalidad en la ciudad.

Por su parte, Fred Osorio, gerente general de Distribuidora Tropihuila SAS, dijo que "este es un trabajo que debe ser coordinado entre las autoridades de tránsito para mejorar la movilidad de todas las personas de la ciudad y de las empresas que tengamos un equipo capacitado y los vehículos en buen estado para garantizar mejores condiciones de movilidad".

El PESV reglamentado por el Decreto 2851 de 2013, debe presentarse e implementarse por toda entidad para cumplir sus fines misionales y así iniciar con el desarrollo de sus actividades o administrar flotas de vehículos automotores, no automotores superiores a diez unidades, o contrate o administre personal de conductores.

- Definir los lineamientos e implementar las estrategias y acciones que permitan desarrollar condiciones seguras de movilidad para la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Pereira S.A. E.S.P.
- Generar la estrategia para prevención de accidentes de tránsito del personal directo e indirecto de las CEIBAS - EMPRESAS PÚBLICAS DE NEIVA E.S.P., proporcionando el conocimiento y los recursos necesarios para la disminución del riesgo de movilidad vial y los mecanismos de control para la prevención de fallas mecánicas del equipo automotor con la finalidad de prevenir accidentes de tránsito.
- COOTRAINTEGRALES Implementar dentro de la empresa una cultura de seguridad vial que involucre a todos los actores que participan de la movilidad generada por la operación de los vehículos a nuestro cargo.

Este trabajo tiene como fin realizar un diagnóstico, el cual permita cumplir con los objetivos y pilares fundamentales con respecto al Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) implementado en la empresa Servienergía Ltda., a través de la realización de actividades, con la necesidad de estimular la formación de hábitos y conductas seguras en la vía, generar las medidas necesarias y acciones que logren mitigar la incidencia de los accidentes viales y sus causas buscando la integración de la visión cero en la reducción de la accidentalidad con la evaluación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV).

2. PRESENTACIÓN DE LA EMPRESA

SERVIENERGIA LTDA

NIT: 812008156-2

DIRECCIÓN: CARRERA 26 3A 25 BARRIO LETICIA, CERETE (CORDOBA)

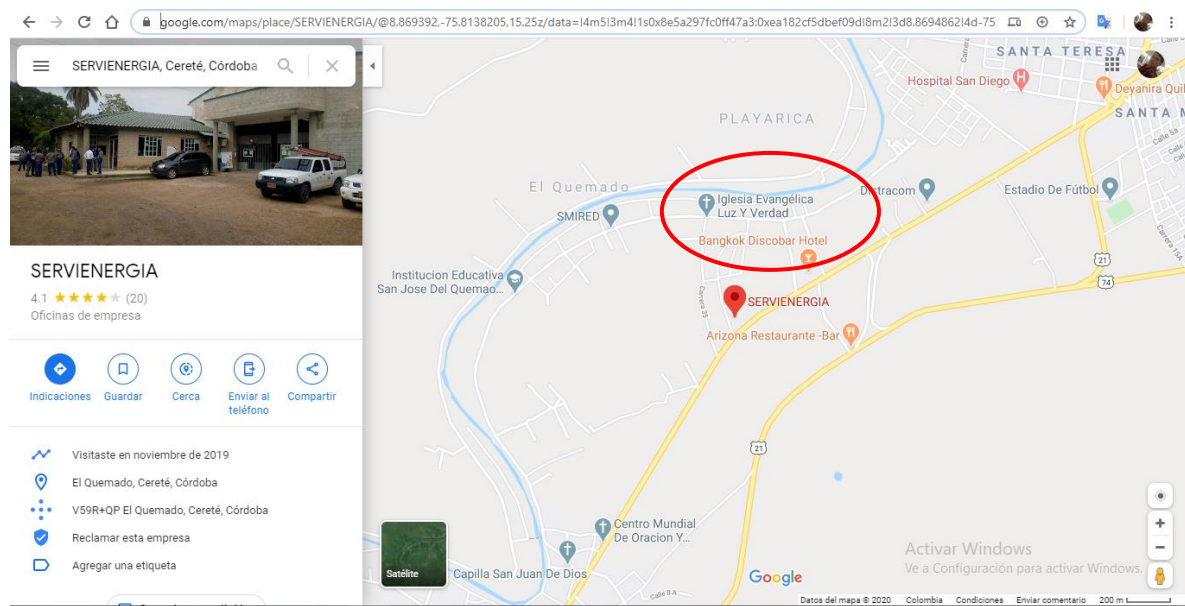


IMAGEN 1. Ubicación de la empresa sede principal.

FUENTE: <https://www.google.com/maps/place/SERVIENERGIA/>

TELEFONO: 3205423141

2.1 MISIÓN

Estamos dedicados a la prestación de servicios de Gestión Comercial, Construcción y Mantenimiento de Redes Eléctricas, satisfaciendo las necesidades de nuestros clientes, teniendo como base un Talento Humano competente, comprometido con el mejoramiento continuo de cada uno de nuestros procesos y la aplicación de nuevas tecnologías, garantizando así el retorno de la inversión de los accionistas.

2.2 VISIÓN

Para el año 2020 nuestra empresa continuará el liderazgo en el sector gracias al compromiso con la seguridad de nuestros trabajadores, la preservación del medioambiente, además de la confianza, satisfacción y pronta respuesta que les generamos a nuestros clientes al contratar nuestros servicios de Gestión Comercial, construcción y Mantenimiento de Redes Eléctricas, y de esta manera expandir nuestros mercados, aumentar nuestros servicios prestados y la fuerza laboral de la empresa.

2.3 POLÍTICA INTEGRAL

SERVIENERGIA LTDA, en la prestación del servicio de Operación y Mantenimiento de la Medida, Construcción y Mantenimiento de Redes de Electricidad y la gestión de cobro y recaudo, está comprometida con:

- Proteger la seguridad y salud de todos los trabajadores, contratistas y subcontratistas y promover la calidad de vida laboral de los mismos.
- Identificar los peligros, evaluar y valorar los riesgos y establecer los respectivos controles para la prevención de daños a la propiedad, accidentes y enfermedades laborales en los trabajadores, contratistas y subcontratistas
- Controlar el impacto ambiental generado en sus actividades, que contribuyan a la prevención de la contaminación y la protección del medio ambiente.
- Garantizar el desarrollo de las actividades, definidas en el programa de responsabilidad social con sus partes interesadas.
- Determinar y hacer seguimiento a los recursos necesarios para el mantenimiento y mejora continua del SG-HSEQ
- Cumplir los requisitos legales y de otra índole aplicables a las actividades de la empresa y satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes.

2.4 POLÍTICA DE NO ALCOHOL Y NO DROGAS

Con el fin de fomentar el bienestar, mantener un ambiente sano y seguro para todos sus colaboradores; Servienergía Ltda., determina que todo el personal que labore para la empresa se ha de comprometer a cumplir con las siguientes disposiciones:

Está prohibido el consumo de bebidas alcohólicas o drogas alucinógenas en las instalaciones de la empresa o en terreno donde se estén realizando trabajos y montajes, ya que esto representa un alto riesgo para la salud propia como de los demás colaboradores.

No se permitirá el ingreso a las instalaciones de la empresa o presentarse a trabajar personas que estén bajo efecto de alcohol o drogas alucinógenas.

2.5 POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL

Es objetivo fundamental de Servienergía Ltda., promover, implementar y mantener las prácticas de prevención y reducción de los riesgos viales en los vehículos circulantes en vías públicas como al interior de la empresa, por lo cual es nuestro deber planear y ejecutar actividades de promoción, prevención y mejoramiento continuo al igual que establecer mecanismos y controles en todos los contratistas, subcontratistas y personal que cuenten con vehículos propios o particulares requeridos en las labores diarias para el desplazamiento hasta los puntos de ejecución del trabajo asignado (Comercial y/o Operativo) según lo contemplado en los requisitos legales aplicables y de otra índole según la naturaleza de la empresa, de esta manera cada uno de nosotros desde la Gerencia, somos responsable del compromiso y participación activa en las distintas actividades programadas y desarrolladas en aras de preservar la integridad física, mental y social del personal, contratistas, subcontratistas, comunidad y/o medio ambiente.

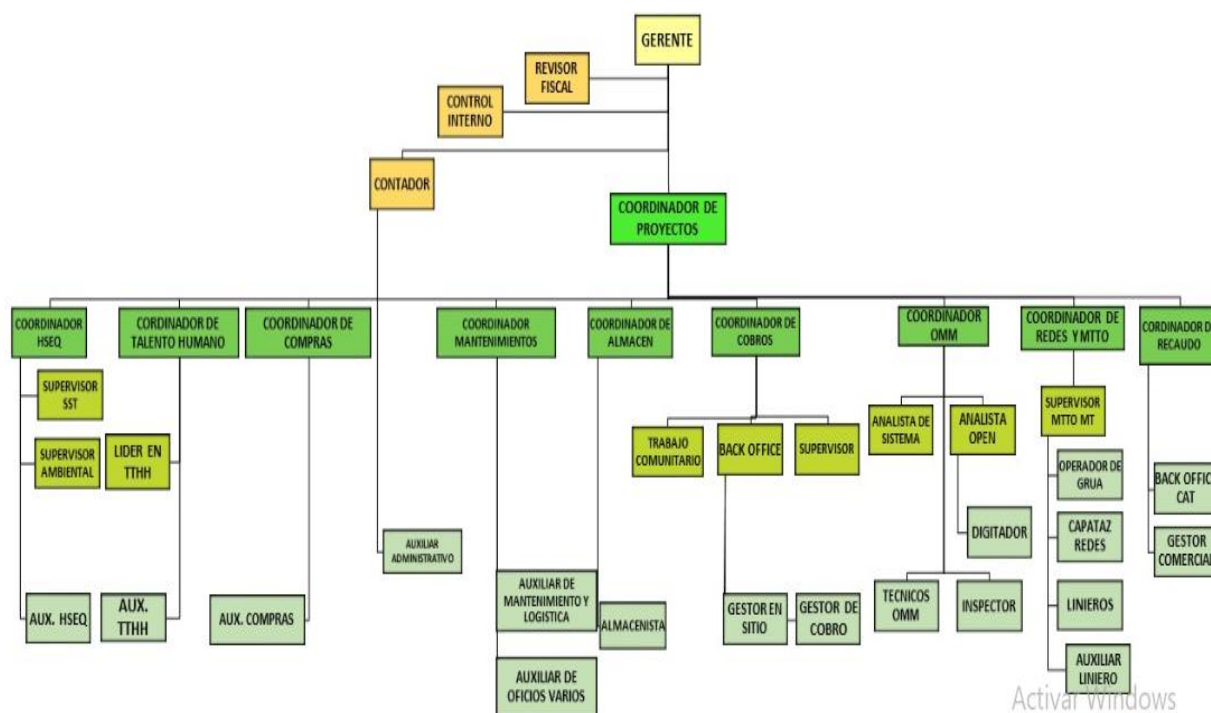
Para cumplir este propósito Servienergía Ltda., se basa en las siguientes medidas impartidas en toda la persona propia, contratista y sub-contratistas dejando claro que su incumplimiento le da la autoridad a Servienergía Ltda., de llamar la atención y/o amonestar al conductor en caso de que se incumpla estas obligaciones:

- El uso equipos bidireccionales o audiovisuales, o sostener cualquier tipo de comunicación que cause una distracción de su tarea de conducción está prohibido en rutas internas y externas.
- Está prohibido que el trabajador realice la actividad de conducción en estado de embriaguez tal y como se está estipulado de la Política de Prohibición de Alcohol, drogas y tabaquismo con todos sus requerimientos.
- Todo los trabajadores deben ejercer control en los límites de velocidad exigidos y permitidos por la autoridades según la vía de transito correspondiente.

- En función de su trabajo y teniendo demarcada la zona de acción de la empresa, el trabajador no debe conducir por más de 2 horas continuas sin descanso en Carros (Camionetas, Camiones, Grúas) y 1 hora en Motocicleta.
- Es obligatorio el uso de cinturón de seguridad para todo los trabajadores que se transporten en vehículos, tanto conductor como todos los acompañantes.

CONSUELO MONTES ALVAREZ
Representante Legal
Cereté, 11 de septiembre de 2017

2.6 ORGANIGRAMA DE LA EMPRESA



Activar windows
Ve a Configuración para activar Windows.

IMAGEN 2. Organigrama SERVIENERGIA LTDA.
FUENTE: SERVIENERGIA LTDA

3. DESARROLLO DE LA PRÁCTICA EMPRESARIAL

Durante el periodo comprendido en el desarrollo de las prácticas empresariales realizadas en la empresa SERVIENERGÍA LTDA en el área de SG-HSEQ como **Auxiliar de HSEQ**, se realizaron muchas actividades de las cuales se pueden destacar:

- **Realizar seguimiento diario a los límites de velocidad:** Se le realiza un rastreo de movilidad en horas específicas por las vías donde se movilizan las brigadas y también hasta donde llega la señal de su GPS, por medio de una aplicación llamada PROTRACK365 en la cual se ingresa y muestra toda la flota de vehículos, y la información que deseamos conocer con respecto a sus kilometrajes de recorrido y los límites de velocidad.
- **Verificar diligenciamiento de Pre-operacionales de los Vehículos:** Consistía en verificar que los formatos de pre-operacionales estén debidamente diligenciados, con el fin de evitar accidentes de trabajos antes, durante y después de cada labor.
- **Realizar inspecciones de vehículos y motocicletas:** Esta se realizaba con el fin de que los operarios salieran a laborar con sus vehículos en óptimas condiciones, para que al momento de realizarle auditorias espontaneas no se detuvieran sus labores hasta no realizar los arreglos en casos de encontrarle anomalías.
- **Análisis de accidentes e incidentes:** Revisar cada uno de los accidentes e incidentes desde el año 2017 hasta el 2019 con el fin de tenerlos bien diligenciados, además realizar análisis tendenciales con respecto a estos y rotularlos.
- **Señalización de zonas de trabajo:** Se había realizado una jornada de remodelación en oficinas (Pintura y equipos de oficina) por lo que se tuvo que señalizar nuevamente las zonas de trabajo, puestos de extintores, zonas de peligros y desniveles en todas las oficinas y bodega.

- **Seguimiento a diligenciamiento de formato de seguridad del trabajador:** Esta actividad se basaba en verificar diariamente que todos los formatos que tenían que ver con la parte de seguridad para el trabajador estuviesen diligenciados antes, durante y después de cada labor, y realizar un análisis repetitivo de causas con el fin de evitar accidentes e incidentes de trabajo. Algunos de los formatos son:

- a) Autorización de trabajo, control previo a los trabajos, permisos de trabajo en alturas, pre-operacional de herramientas, listas de chequeo para equipos de protección contra caídas, Análisis de riesgo para trabajos en campo. Estos para las brigadas del Área de Redes y Mantenimiento como para los del área de Operación y Mantenimiento a la Medida.
- b) Análisis de trabajos seguros para las operativas móviles.

- **Seguimientos:** Realizar seguimientos diarios, semanales y mensuales de las siguientes tareas:

- a) Jornadas de aseo.
- b) Actualización de datos, archivos y rotular carpetas.
- c) Pausas activas.
- d) Inspección de Botiquín y extintores de las brigadas.
- e) Realizar inducción (personal de ingreso) y reinducción (personal que está laborando).
- f) Hojas de vida de herramientas y equipos de trabajo.

Para cada una de estas funciones encargadas se debía entregar informes detallados de manera mensual con el fin de mejorar en cada uno de los procesos del Sistema Integrado de Gestión de la empresa Servienergía Ltda.

4. APORTES AL CARGO

4.1 Aportes personales al cargo

- Controlar los excesos de velocidad de los vehículos en cada una de las brigadas, puesto que se presentaba a diario en más del 70% en la flota de vehículos, con el fin de evitar que se presentaran accidentes e incidentes de tránsito.
- Creación de una plantilla en Excel donde se lleva toda la información acerca de la flota de vehículos, extintores y botiquín como también las No Conformidades halladas en terreno en las auditorías realizadas por parte de la Contratista y cerrándolas a tiempo con el fin de evitar multas a la empresa, todo esto se actualiza cada mes.
- Implementar un cronograma de pausas activas diarias, realizando breves descansos durante la jornada laboral, siendo estas frente al computador en la mañana y en las tardes utilizando varias técnicas creativas que ayudan a prevenir enfermedades, recuperar la energía, mejorar el desempeño y eficiencia en el trabajo.
- Llevar la documentación de todo el sistema integrado de gestión HSEQ en orden, desde el año 2016 hasta el año 2019, con el fin de obtener un buen desarrollo dentro del marco empresarial, lo cual tuvo un fruto muy importante y fue la certificación en las siguientes 3 normas ISO: ISO 14001 – Sistema de Gestión de Medio Ambiente, ISO 9001 – Sistemas de Gestión de Calidad y la 18001 (OSHAS) – Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud.

4.2 Aportes de la empresa a la formación profesional del practicante

- El trabajo bajo presión me sirvió para desarrollar la habilidad de realizar mis funciones más eficaz y eficiente, ejerciendo mayor control sobre mis actividades, disminuyendo errores y permitiendo clasificar temas según mi prioridad, mejora en el manejo de comunicación,

principalmente el lenguaje técnico propio del sector que facilita la interacción entre las diferentes partes de los procesos con el fin de brindar soluciones posibles según las necesidades.

- Fortalecimiento de trabajo en equipo, entendiendo que todas las partes involucradas en el proceso, tienen un objetivo final común del cual la empresa se ve beneficiada.

5. DESCRIPCIÓN Y FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

La gestión de los riesgos en materia de seguridad y salud en el trabajo para los conductores y transeúntes de Servienergía Ltda. por las vías puede plantear dificultades, puesto que trabajan en terreno y en el centro administrativo. Tienen que enfrentarse a los peligros del tráfico, aparte de muchos otros riesgos difíciles de controlar. En cualquier caso, las medidas de gestión de riesgos pueden ser eficaces si se tiene en cuenta el modo como funciona la seguridad vial en la práctica, así como las características de los propios conductores o personal que va a pie y su forma de trabajar.

El transporte terrestre incluye a los conductores de camiones y furgonetas, a los conductores de autobuses, taxis y colectivos, así como los que transitan en bicicleta, motocicleta o caminando.

Los trabajadores de la empresa Servienergía Ltda., se transportan por carretera y esto exige niveles elevados de competencias y aptitudes profesionales. Por ejemplo, los profesionales o técnicos que trabajan allí, algunos cubren trayectos a larga distancia, no sólo deben ser buenos conductores y transeúntes, sino que también deben tener ciertas destrezas, realizar tareas administrativas básicas y tener la disposición de desarrollar cualquier actividad que se encuentre a su alcance profesional. Tal vez deban transportar personal de trabajo o mercancías frágiles que exigen cuidados y responsabilidades adicionales.

En el sector del transporte, como en cualquier otro, es importante prestar atención a las condiciones de trabajo a fin de garantizar que los trabajadores estén cualificados y motivados. Son muchos los beneficios empresariales que entraña la gestión de la seguridad en el trabajo, sin importar el tamaño de la empresa. Por ejemplo:

- Menos días perdidos debido a lesiones.
- Menos daños a vehículos, equipos y bienes.
- Mayor motivación del personal y mejor servicio.

- Menor necesidad de investigación y seguimiento.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) se enfoca en la integración de 5 pilares fundamentales para alcanzar la visión cero de índices de accidentalidad:

- **Fortalecimiento institucional:** Se enfoca en la participación y el compromiso que la empresa desempeña para lograr alcanzar los objetivos propuestos en la ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- **Comportamiento humano:** Comprende las acciones que están encaminadas a fortalecer las conductas seguras sobre el comportamiento en la vía de los conductores de los vehículos y de cada uno de los actores viales (Peatones, conductores y pasajeros) del personal administrativo de la empresa y los usuarios de los vehículos vinculados a la empresa.
- **Vehículos seguros:** Encaminado a fortalecer el control sobre el mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo de los vehículos vinculados a la empresa.
- **Infraestructura segura:** Se divide en dos ramas, Rutas Internas, buscado identificar las mejoras del espacio físico donde se desarrollan las actividades administrativas de la empresa y las Rutas Externas, que comprende la infraestructura vial disponible para cada uno de los actores viales en el rango de operación de la empresa.
- **Atención a víctimas:** En cooperación con la administradora de riesgos laborales de la empresa, se busca fortalecer las medidas de acción que se deben tener en cuenta antes, durante y después de que ocurra un accidente o incidente de tránsito con el fin de mitigar los impactos adversos sobre los conductores, usuarios y cada uno de los demás actores de la vía (GONZALES & RUIZ, 2017).

Para el estado colombiano por parte del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial se hace necesario la implementación de mecanismos y acciones para reducir los índices de

accidentalidad y alcanzar la visión cero a nivel global, desarrollando una guía metodológica para la formulación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, haciendo responsables a cada una de las empresa del sector involucrados con el transporte de bienes y personas, donde la empresa SERVIENERGIA LTDA, cumpliendo con los requisitos exigidos en la Resolución 1565 del de 2014 donde se desarrolla en el proyecto la formulación de los objetivos y mecanismos de acción en su documento organizacional Plan Estratégico de Seguridad Vial para la empresa (transportes, 2014).

En la empresa SERVIENERGÍA LTDA se documentó e implementó un Plan Estratégico de Seguridad Vial en el año 2016 con todos los lineamientos legales estipulados por la ley en el país, el cual no tuvo un seguimiento adecuado por la falta de formación en la que se encontraba la persona encargada en ese momento. Al no realizarse el seguimiento, es difícil contrarrestar los accidentes e incidentes viales que se estaban presentando en ese entonces, los cuales ocurren muy a menudo, los excesos de velocidad se presentan a diario, además no se cumplió el cronograma de actividades estipulado por lo que generó buscar unas soluciones optimas como lo es la evaluación y seguimiento del PESV en base a la resolución 1231 del 2016, puesto que desde que se implementó no se había realizado ninguna evaluación o un seguimiento, lo que pudo generar el caos de accidentalidad vial presentado en la empresa.

6. JUSTIFICACIÓN

Dada la preocupación de la organización mundial de la salud (OMS) que en los informes presentados desde el año 2017 resalta la intención de la reducción de la accidentalidad a nivel mundial considerándola como una epidemia que cada año deja en promedio un millón trescientos mil personas fallecidas y al menos otros cuarenta millones de personas que a causa de los accidentes e incidentes viales sufren algún tipo de lesión parcial o permanente convirtiendo los accidentes de tránsito en la principal causa de muertes y lesiones a nivel mundial incluso en primer lugar sobre víctimas de conflictos bélicos. En Colombia ocurren en promedio 90 accidentes diarios desde el año 2011, 16 de ellos son mortales. Cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero. Hay conductas que en la vía aumentan el riesgo de tener accidentes como la embriaguez, la alta velocidad, la falta de respeto por las normas de tránsito y por la autoridad (SEGURIDAD VIAL, 2018).

Desde el ámbito local en Colombia y en este caso la zona norte del departamento de Córdoba, rango de acción de la empresa SERVIENERGIA LTDA dedicada a la prestación del servicio de Gestión Comercial en construcción y mantenimiento de redes eléctricas, gestores de cobros y recaudos, aporta en gran medida a los índices de accidentalidad a las cifras del país por la constante incidencia de los medios de transportes en los accidentes viales y el comportamiento de los conductores en las vías urbanas y rurales. La necesidad de estimular la formación de hábitos y conductas seguras en la vía ha llevado a los organismos de control del estado (Ministerio de Transporte – Agencia Nacional de Seguridad Vial) a generar las medidas necesarias para la implementación de acciones que logren mitigar la incidencia de los accidentes viales y sus causas buscando la integración de la visión cero a nivel mundial de la OMS en la reducción de la accidentalidad con la formulación de planes estratégicos de seguridad vial (PESV) involucrado a las empresas del sector a fortalecer sus mecanismos para reducir estos hechos viales, planteados los objetivos y acciones que la empresa SERVIENERGIA LTDA desea establecer para la evaluación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial dando

cumplimiento a lo establecido en la Resolución 1231 del 2016 y la integración con su sistema de gestión de la seguridad vial bajo los lineamientos de la normas ISO 39001 del 2013 y la resolución de los estándares mínimos del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo SG- SST (MINTRABAJO, 2019).

La razón por la cual se quiere realizar la evaluación y seguimiento del PESV es principalmente para garantizar su cumplimiento y prevenir accidentes e incidentes que se puedan presentar buscando la visión cero.

7. OBJETIVOS

7.1 Objetivo general

Realizar la evaluación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) para la empresa SERVIENERGIA LTDA en cumplimiento de la Resolución 1231 del 2016 del Ministerio de Transporte a través de un análisis cuantitativo, la cual se soporta principalmente en la revisión documental de cada uno de los pilares de acuerdo con el PESV diseñado por la empresa, con el fin de obtener estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes e incidentes de tránsito y así proteger la vida de los operarios y conductores de la empresa buscando la reducción de accidentalidad dentro y fuera de la empresa.

7.2 Objetivos específicos

- Revisar y evaluar el plan estratégico de seguridad vial (PESV) de la empresa Servienergia Ltda. con base en la normatividad vigente (resolución 1565 del 2014 y resolución 1231 del 2016).
- Fortalecer la implementación del Plan estratégico de Seguridad vial de la empresa Servienergia Ltda. con base en los resultados de la evaluación.
- Establecer un plan de mejoramiento que permita fortalecer el nivel de cumplimiento del PESV y la cultura de seguridad vial en la empresa Servienergia Ltda.

8. VIABILIDAD

8.1 Viabilidad técnica: El proyecto presenta las características, operativas y condiciones técnicas que certifican el cumplimiento de sus metas y objetivos. En primer lugar, la evaluación del PESV es una herramienta con la cual las empresas y las organizaciones se apoyan para la verificación de cumplimiento de los descriptores o pilares que se califican para el aval del PESV.

8.2 Viabilidad económica: Los costos de análisis y aplicación de la evaluación del PESV son financiados únicamente por el autor del proyecto. Estos costos refieren los equipos utilizados para el análisis y aplicación de la evaluación y de la materia prima empleada para la documentación de los procesos a evaluar.

8.3 Viabilidad temporal: Para realizar la evaluación del PESV se obtuvo como alcance dar cumplimiento a cada uno de los descriptores o pilares que examina el Ministerio de Transporte para dar el aval y si es necesario en el momento de dar la ponderación se realizan observaciones éstas se darán a conocer a la empresa SERVIENERGIA LTDA, para que sean tenidas en cuenta.

8.4 Alcance y limitación del estudio: A continuación, se especifica el alcance del proyecto teniendo en cuenta el tiempo que se empleó para su desarrollo, el lugar que se va a evaluar y la formulación correcta del problema. A su vez se especifican cuáles son los límites de dicho alcance.

8.4.1 Alcance del estudio: El proyecto se enmarca sobre la evaluación del PESV, teniendo como base la Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval de los planes estratégicos de seguridad vial (MINTRANSPORTES, 2016). La selección de la zona (oficina Cereté-Córdoba) se debe a la facilidad de recolección de información debido a que se tiene acceso a las instalaciones para la respectiva revisión y cumplimiento de los descriptores o pilares. Para la recolección de la información y verificación del cumplimiento del PESV, se cuenta con la documentación y el instrumento dinámico de calificación del plan.

9. BASES TEÓRICAS

9.1 ¿Qué es el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)?

Como se indica en el Artículo 1565 del 2014: El Plan Estratégico de Seguridad Vial, es el instrumento de planificación, que contiene las acciones, estrategias, mecanismos y medidas que deberán adoptar las diferentes organizaciones, entidades o empresas del sector público y privado existentes en Colombia. Estas acciones están orientadas a alcanzar la seguridad vial y así reducir la accidentalidad vial de los empleados de las organizaciones y de no ser posible evitar o disminuir las causas que pueden generar los accidentes de tránsito (transportes, 2014).

9.2 ¿Para qué sirve el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)?

La finalidad del PESV es definir los objetivos y las acciones o intervenciones concretas que se deben desarrollar para alcanzar los propósitos en cuanto a la prevención de los accidentes de tránsito dentro de las instalaciones de las entidades o empresas, facilitando la gestión de la organización definiendo las áreas involucradas, los responsables y los elementos de evaluación y seguimiento para el cumplimiento de las acciones definidas. (transportes, 2014).

9.3 Objetivos Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)

El objetivo del PESV es definir los planes y acciones concretas que debe desarrollar las empresas, organizaciones o entidades, públicas o privadas, para lograr los propósitos en materia de prevención de accidentes de tránsito, facilitando la gestión definir las áreas involucradas, los responsables y los mecanismos para la evaluación y seguimiento en función del cumplimiento de las actuaciones definidas. (transportes, 2014).

9.4 ¿Quiénes están obligados a implementar el PESV?

Según el Artículo 12 de la Ley 1503 del 2011, se especifica quienes están obligados a diseñar e implementar el PESV:

1. Deberán diseñar, construir de manera participativa e implementar el PESV toda entidad, organización o empresa del sector público y privado que: Posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades. (TRANSPORTE).
2. Contrate o administre personal de conductores, esto es 2 o más. (TRANSPORTE).
3. Todos los establecimientos educativos incluyendo los que cuentan con servicio de transporte escolar privado. (TRANSPORTE).

9.5 Objetivo de la Guía Metodológica para la Emisión de Observaciones y Aval del PESV

La Resolución 1231 de 2016: Guía Metodológica para la Evaluación del PESV, tiene como objetivo, ofrecer a las Autoridades de tránsito de herramientas, técnicas, que permitan unificar y estandarizar los parámetros y criterios para la revisión, emisión de observaciones y aval del PESV, presentados por las empresas u organizaciones, de acuerdo con lo definido en la Guía Metodológica. Resolución 1565 de 2014.

Así mismo, sirve para facilitar a las entidades, empresas y organizaciones públicas y privadas, que estando obligadas a adoptar y operar los PESV, deben saber anticipadamente que tipo de factores, parámetros y variables le serán avalados por las autoridades de tránsito.

9.6 Procesos de recepción, revisión y aval del PESV

El proceso estándar para la expedición del aval del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), es un conjunto de elementos mediante los cuales las autoridades y organismos de tránsito, verifican las evidencias aportadas y consignadas en el documento de planificación que adelantan las empresas y organizaciones públicas y privadas, en cuanto a las acciones, mecanismos, estrategias y medidas en materia de seguridad vial, que contiene el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) con fundamento en la Resolución 1565 de 2014. (TRANSPORTE).

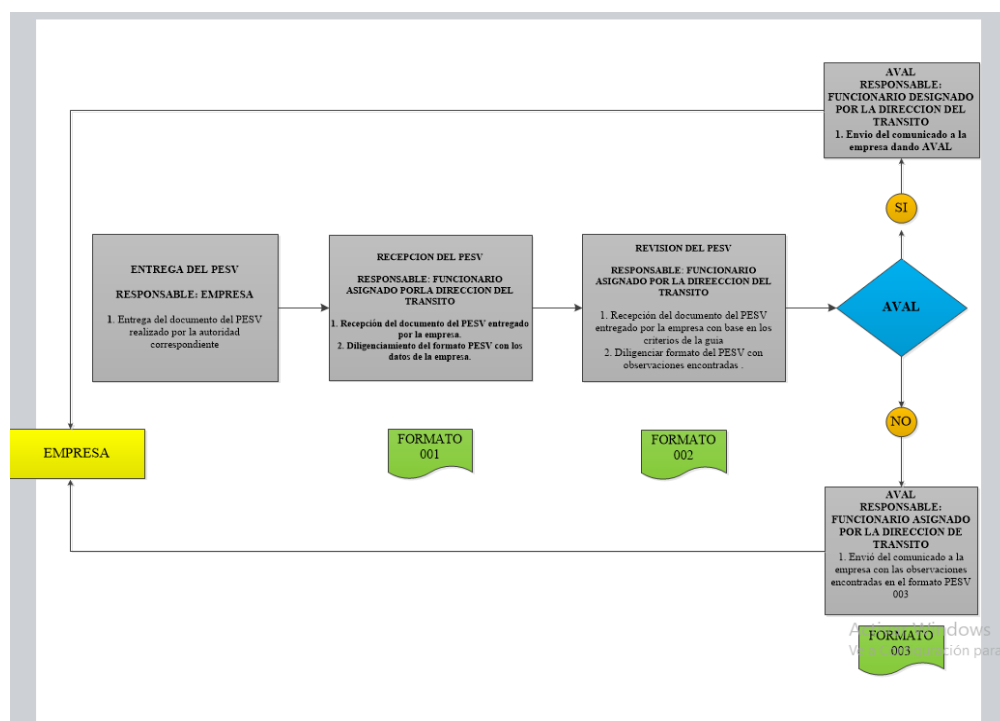


IMAGEN 3. Esquema de proceso de recepción, observación y AVAL

FUENTE: Autoría propia con base en la Guía metodológica para la Evaluación de los PESV, MINTRANSPORTE.

9.7 Estructura de calificación y ponderación

La guía permite realizar el diagnóstico de las variables que se encuentran estipuladas en los cinco (05) pilares definidos en la Resolución. 1565 de 2014 y que están basados en el Plan Nacional de Seguridad Vial, los pilares que se calificarán son:

- Fortalecimiento de la gestión institucional – Cap. 7 Res.1565.
- Comportamiento humano – Cap. 8, numeral 8.1 de la Res.1565.
- Vehículos seguros – Cap.8, numeral 8.2 Res. 1565.
- Infraestructura segura – Cap.8, numeral 8.3 Res.1565.
- Atención a víctimas – Cap. 8, numeral 8.4 Res. 1565.

10. METODOLOGÍA

10.1 Tipo de metodología

Para el desarrollo del proyecto se implementó una investigación descriptiva con enfoque cuantitativo, puesto que se soporta principalmente en la revisión documental y evaluación de los pilares de acuerdo con el PESV diseñado por la compañía SERVIENERGIA LTDA, presentado ante el Ministerio de Transporte el cual fue radicado el día 27 de Junio del año 2016. Como algunos autores han indicado, la investigación descriptiva se define como: “Se reseñan las características o rasgos de la situación o fenómeno objeto de estudio” (Rodríguez Rosas, 2013) “Expresa que el diseño metodológico de una investigación cuantitativa tiene como propósito fundamental determinar o visualizar la forma en la que el problema será verificado” (Monje 2011).

10.2 Diseño metodológico

El diseño de la investigación se basó en la Metodología de Marco Lógico (MML), teniendo en cuenta que es una herramienta que facilita el proceso de diseño, conceptualización, ejecución y evaluación de proyectos. La metodología se realiza en dos etapas, las fases de identificación y diseño del ciclo de vida del proyecto.

10.3 Identificación del problema y alternativas de solución

El proceso de planificación se realiza con el estudio de la situación problema y la motivación de corregirla. La Metodología Marco Lógico reúne cuatro elementos analíticos que ayudan a ordenar el proceso de análisis, estos son:

- a. Análisis de involucrados.
- b. Análisis del problema.
- c. Análisis de objetivos.
- d. Identificación de alternativas de solución al problema.

- e. Estructura analítica del proyecto (EAP).

10.4 Matriz de planificación marco lógico

La matriz del marco lógico muestra de manera concisa los aspectos más relevantes del proyecto. La cual se presenta en cuatro columnas donde se presenta la siguiente información:

- a) Un resumen narrativo de los objetivos y las actividades.
- b) Indicadores (resultados específicos a alcanzar).
- c) Medios de verificación.
- d) Supuestos factores (externos que implican riesgos).

Las cuatro filas que muestran los objetivos, medios de verificación, indicadores y supuestos son momentos diferentes en la vida del proyecto. Además, contribuyen de manera significativa cuando el proyecto está en funcionamiento:

- e) Propósito alcanzado cuando el proyecto ha sido realizado.
- f) Componentes/resultados obtenidos en la realización del proyecto.
- g) Actividades solicitadas para promover los componentes/resultados.
- h) Infraestructura segura.
- i) Atención a víctimas.

En la tercera parte muestra el proceso de mecanismos de seguimiento y evaluación como son las auditorías al PESV.

10.5 Población y muestra

La población que alcanza el informe, son todos los empleados y contratistas que son actores en la vía como: peatones, ciclistas, motociclistas, conductores de vehículos en todas las actividades de transporte terrestre de responsabilidad en la empresa SERVIENERGIA LTDA.

10.6 Recolección de datos

La recolección de datos se realizó a través del instrumento dinámico de calificación PESV, diseñado por el Ministerio de Transporte, para que las empresas y organizaciones puedan gestionar el PESV teniendo en cuenta los parámetros de evaluación en cada pilar.

10.6.1 Parámetros a evaluar por pilar

Tabla 1. Pilares y parámetros.

	TABLA I	PILARES FUNDAMENTALES DEL PESV
PLAN DESCRIPTOR	PARAMETROS	
1. FORTALECIMIENTO EN LA GESTION INSTITUCIONAL	1.1	OBJETIVOS DEL PESV
	1.2	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL
	1.3	RESPONSABLE DEL PESV
	1.4	POLITICAS DE SEGURIDAD VIAL
	1.5	DIVULGACION DE LAS POLITICAS DE SEGURIDAD VIAL
	1.6	DIAGNOSTICO-CARACTERIZACION DE LA EMPRESA
	1.7	DIAGNOSTICO-RIESGOS VIALES
	1.8	PLANES DE ACCION RIESGOS VIALES
	1.9	IMPLEMENTACION DE ACCIONES DEL PESV
	1.10	SEGUIMIENTO Y EVALUACION DE PLANES DE ACCION
2. COMPORTAMIENTO HUMANO	2.1	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES
	2.2	PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTORES
	2.3	PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES
	2.4	CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL
	2.5	CONTROL DE DOCUMENTACION DE CONDUCTORES
	2.6	POLITICAS DE REGULACION DE LA EMPRESA
3. VEHICULOS SEGUROS	3.1	MANTENIMIENTO PREVENTIVO
	3.2	MANTENIMIENTO CORRECTIVO
	3.3	CHEQUEO PREOPERACIONAL
4. INFRAESTRUCTURA SEGURA	4.1	RUTAS INTERNAS
	4.2	RUTAS EXTERNAS
5. ATENCION A VICTIMAS	5.1	ATENCION A VICTIMAS
	5.2	INVESTIGACION DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

*Fuente: Guía Metodológica para Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
MINTRANSPORTE*

11. RESULTADOS

Se presentan los resultados de la aplicación de la Metodología de Marco Lógico, desarrollando las dos etapas las cuales son la identificación del problema y alternativas de solución y la matriz de planificación.

11.1 Identificación del problema y alternativas de solución

11.1.1 Análisis de involucrados

Los involucrados en el desarrollo del proyecto son todos aquellos actores que de manera directa o indirecta intervengan en el problema a resolver.

Tabla 2. Análisis de involucrados Empresa

GRUPOS	INTERES	PROBLEMAS PERCIBIDOS	MANDATOS Y RECURSOS
SERVIENERGIA LTDA.	Cumplimiento de la política de seguridad vial	Falta de control en la verificación de las auditorias por parte del comité de seguridad vial.	Sanción comité de seguridad vial
MINISTERIO DE TRANSPORTE	Cumplimiento del PESV.	Ninguno	• Devolución con observaciones
			• AVAL
COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Implementación, seguimiento y control del PESV.	No se realiza monitoreo y seguimiento de la aplicación del PESV en las oficinas de operación	• Acuerdo para la aplicación de cada uno de los pilares del PESV
			Cancelación del contrato a personas que no cumplan con el PESV
PERSONAL DE LA EMPRESA	Cumplimiento de las acciones del PESV	Falta de compromiso	• Sanciones: amonestaciones y suspensiones de hasta 2 días.

Fuente: Autoría propia

11.1.2 Análisis del problema

En el árbol de problemas se identifican los principales resultados en relación con el problema identificado y las causas que este genera al no conseguir el puntaje requerido para el aval del PESV.



*IMAGEN 4. Análisis de problemas SERVIENERGIA LTDA.
FUENTE: Autoría Propia*

11.1.3 Análisis de objetivos

En el análisis de objetivos se representa la situación futura esperada al resolver el problema detectado en el análisis del problema, ubicando para cada uno de los frutos de dicho árbol la conversión a positivo o la manifestación contraria a las indicadas en cada caja del diagrama.



IMAGEN 5. Análisis de Objetivos SERVENERGIA LTDA.

FUENTE: Autoría propia

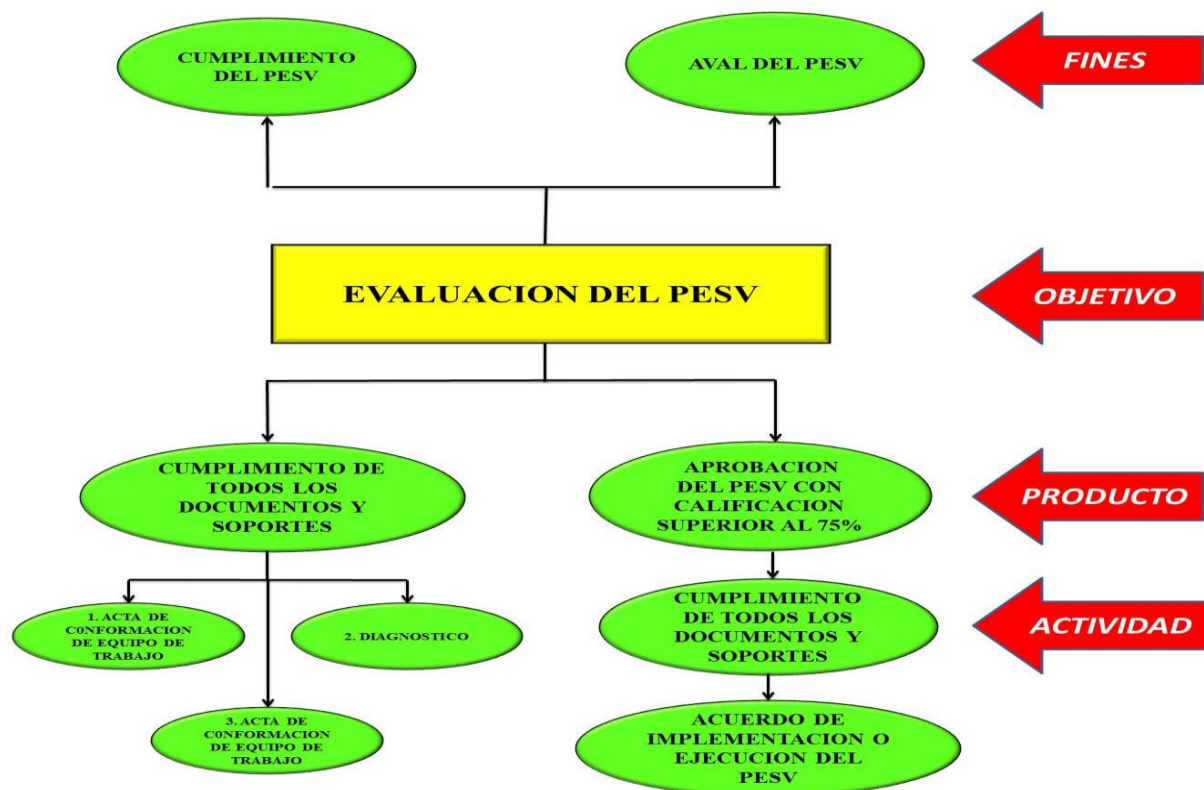
11.1.4 Identificación de alternativas de solución al problema

De las cuatro alternativas expuestas en el árbol de objetivos, se ha concluido que son solo dos de ellas son posibles concretar. Estas son:

- Cumplimiento de todos los documentos y soportes.
- Aprobación del PESV con calificación superior a 75%.

11.1.5 Estructura analítica

Teniendo en cuenta las alternativas seleccionadas, se realizó la estructura analítica para la solución óptima del informe.



*IMAGEN 6. Estructura analítica SERVENERGIA LTDA.
FUENTE: Autoría propia.*

11.2 Matriz de planificación marco lógico

A continuación se presenta en manera resumida los aspectos más significativos del informe, partiendo de las cuatro columnas donde se presenta el resumen de los objetivos, los indicadores, los medios de verificación y los supuestos.

Tabla 3. Matriz de Marco Lógico SERVIENERGIA LTDA.

RESUMEN DE NARRACIÓN DE OBJETIVOS		INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
FIN	Cumplimiento del PESV en las oficinas de operaciones de la empresa SERVIENERGIA LTDA.	Criterios de ponderación (%) 100 puntos máximos	Guía para la Evaluación de los planes estratégicos de Seguridad Vial Resolución 1231 del 2016	Aval PESV por el ministerio
PROPÓSITO	Aval por parte del Ministerio de Puertos y Transporte	Documentación presentada cumpla con lo reglamentado por la resolución 1565 de 2014	Soportes presentados ante al Ministerio de Puertos y Transportes del PESV	Cumplimiento parámetros y pilares fundamentados en la resolución 1565 de 2014
COMPONENTES	Identificación de posibles falencias en el cumplimiento del PESV	Criterios de ponderación (%) 100 puntos máximos	Guía para la Evaluación de los planes estratégicos de Seguridad Vial Resolución 1231 del 2016	Mejora si se requiere del PESV
	Evaluar la aplicabilidad del PESV			
ACTIVIDAD	Evaluación del PESV	Indicadores de desempeño del PESV	Reporte de acciones o intervenciones para el cumplimiento de la Resolución 1231 del 2016	Mejora si se requiere del PESV
	Reporte cumplimiento PESV			
	Acciones para el cumplimiento del PESV			

Fuente: Autoría propia

11.3 Aplicación de la evaluación al PESV

Al aplicar la evaluación del PESV a la empresa SERVIENERGIA LTDA, teniendo en cuenta las directrices brindadas en la Guía Metodológica para la evaluación de los planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), Resolución 1231 del 2016, se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 4. Resultados de Evaluación PESV

TABLA V.RESULTADOS DE DIAGNOSTICO				
PILAR	VR OBTENIDO	META	VR PONDERADO	RESULTADO
1. Fortalecimiento de la Gestión Organizacional	99,38	100	30%	29,814
2. Comportamiento Humano	76,0	100	30%	22,8
3. Vehículos Seguros	86,76	100	20%	17,352
4. Infraestructura Segura	73,2	100	10%	7,32
5. Atención a Victimas	99,8	100	10%	9,98
6. Valores Agregados o Innovaciones	0	100	5%	0
Resultado Final del Ejercicio				87,266

Fuente: Autoría propia. Guía metodológica para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial

Al revisar y considerar cada uno de los parámetros y las variables estipuladas dentro de cada pilar, la empresa SERVIENERGIA LTDA, ha obtenido una calificación de 87,26%, por lo cual se define lo siguiente:

Calificación igual o superior a 75%: Al finalizar el ejercicio, si el resultado cuantitativo, expresado en el porcentaje de cumplimiento fuese igual o superior al 75%, el PESV recibirá el aval de la autoridad de tránsito competente, expresando en un acta, las consideraciones respectivas, los aspectos a mejorar o a ajustar hasta completar el 100% y se remitirá a la empresa, organización o entidad. (TRANSPORTE).

Teniendo en cuenta lo anterior, se realizan las observaciones que se aplicarían dentro del acta de evaluación del PESV para cada uno de los descriptores o pilares propuestos por el

Ministerio de Transporte.

11.3.1 Elementos o descriptores

Se presentan algunos descriptores o pilares sobre los cuales sea necesario hacer ajuste en el documento PESV:

Comportamiento Humano 76,0%:

- No se definen los mecanismos para la realización de las pruebas – Procedimiento: No drogas y No Alcohol.
- No se define el responsable del programa de capacitación acerca de la Seguridad Vial.
- No se define un documento para el procedimiento de selección de los conductores de vehículos propios de la empresa.

Infraestructura segura 73,2%:

- No existe señalización en las vías internas de la empresa.
- No es posible demarcar las vías ya que no son pavimentadas.
- No existen reductores de velocidad.
- No existe demarcación en los parqueaderos.
- No existe una separación de vehículos para la zona de parqueo.
- Se han realizado estudios de vías pero no se ha identificado los puntos críticos.
- No están definidas zonas de parqueo según el tipo de vehículo que se opera en la empresa.

11.3.2 Análisis documental:

En el análisis documental se encontró que existían diferencias significativas entre los planteamientos del documento del PESV y las evidencias observadas, especialmente en:

Fortalecimiento de la gestión organizacional:

- No se tiene evidencia o anexo y tampoco se tiene definido un presupuesto para la implementación de los planes de acción, en donde se describa el costo por cada plan de acción.

Comportamiento Humano:

- No se observa ningún documento anexo donde se dé a conocer a los conductores las políticas de velocidad fijadas por la empresa.
- No se observa ningún documento anexo donde se dé a conocer a los conductores las políticas de uso de EPP fijadas por la empresa.
- No se observa ningún documento anexo donde se dé a conocer a los conductores las sanciones que hacen uso de equipos bidireccionales durante la conducción.

Vehículos seguros:

- No se observa ningún documento anexo donde se evidencie el protocolo de atención en caso de fallas de los vehículos.
- Infraestructura segura.
- No se observa ningún documento anexo donde se evidencie la revisión del entorno de circulación entre los vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueadero.
- No se observa ningún documento anexo donde se evidencie la señalización en las vías internas de circulación de los vehículos.
- No se observa ningún documento anexo donde se evidencie los puntos críticos y las estrategias de prevención de las rutas externa.
- No existe evidencia de documentación donde se presente el evento de que los

vehículos sean contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan.

11.3.3 Descriptor Fortalecimiento de la Gestión Organizacional

Tabla 5. Fortalecimiento de la Gestión Organizacional, SERVIENERGIA LTDA.

1. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN ORGANIZACIONAL														
No.	PARÁMETRO DEFINICIÓN		VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLIC A		EVIDENCI AS DE SERVICIO		RESPONDE A LOS REQUERIMIE NTOS		VALOR DEL PARAMETRO	VALOR DE VARIABLE	VALOR OBTENIDO	OBSERVACIONES
					S I	N O	SI	NO	SI	NO				
1.1	OBJETIVOS DEL PESV	1.1.1	OBJETIVO GENERAL DEL PESV	Se ha fijado un objetivo claro, concreto y realizable, así como su alcance y visión	1		1		1		5,0	1,66	1,66	
		1.1.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PESV	Los objetivos específicos se ajustan al objetivo general y de realizarse se cumpliría con los propósitos	1		1		1			1,66	1,66	
		1.1.3	DIRECTRICES DE LA ALTA DIRECCION	Existe un documento que indique el compromiso de las directivas, para el desarrollo del PESV	1		1		1			1,66	1,66	
1.2	COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL - Mecanismo de coordinación entre todos los involucrados y cuyo objetivo será planificar, diseñar, implementar y medir las acciones, para lograr los objetivos a favor de la seguridad vial.	1.2.1	ACTA DE COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Existe un acta de conformación del comité de Seguridad Vial	1		1		1		15,0	3,0	3,0	
		1.2.2	OBJETIVOS DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	Está definido el objetivo del comité de seguridad vial	1		1		1			3,0	3,0	
		1.2.3	INTEGRANTES DEL COMITÉ DE SEGURIDAD VIAL	El comité ha sido definido por la alta dirección	1		1		1			3,0	3,0	
		1.2.4	ROLES Y FUNCIONES DE LOS INTEGRANTES	Los integrantes del comité tienen relación con las labores y planes de acción inherentes al PESV	1		1		1			3,0	3,0	
		1.2.5	FRECUENCIA DE REUNIONES DEL COMITÉ DE SV	Está definida la frecuencia de las reuniones del comité de Seguridad Vial	1		1		1			3,0	3,0	

1.3	RESPONSABLE DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	1.3.1	RESPONSABLE DEL PESV	Se designó un responsable del proceso de elaboración y seguimiento del PESV, indicando el cargo dentro de la organización.	1		1		1		5,0	2,5	2,5	
		1.3.2	IDONEIDAD DEL RESPONSABLE DEL PESV	El responsable es idóneo para el desarrollo, implementación y seguimiento del PESV y todas las acciones	1		1		1			2,5	2,5	
1.4	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	1.4.1	ESTÁ DOCUMENTADA LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe un documento que permita identificar la política de Seguridad vial de la empresa	1		1		1		10,0	2,0	2,0	
		1.4.2	POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe política de seguridad vial documentada	1		1		1			2,0	2,0	
		1.4.3		Se adecua al propósito de la organización.	1		1		1			2,0	2,0	
		1.4.4		Proporciona un marco de referencia para el establecimiento de los objetivos y de las metas del PESV	1		1		1			2,0	2,0	
		1.4.5		Incluye el compromiso de cumplir los requisitos aplicables y la mejora continua.	1		1		1			2,0	2,0	
1.5	DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	1.5.1	DIVULGACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL	Existe evidencia de su divulgación, como página web de la compañía, retablos en las instalaciones de la compañía u otros?	1		1		1		5	2,5	2,5	
		1.5.2		Existe evidencia de que se ha informado al personal sobre el PESV y la política de seguridad vial?	1		1		1			2,5	2,5	
1.6	DIAGNÓSTICO - CARACTERIZACIÓN DE LA EMPRESA	1.6.1	CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA	Está descrita la actividad económica que realiza la empresa	1		1		1		5,0	0,625	0,625	
		1.6.2		Está documentado el análisis de la empresa, su contexto, actividades, su personal, desplazamientos, etc.	1		1		1			0,625	0,625	

		1.6.3		Están definidos los servicios que presta la compañía	1		1		1			0,625	0,625	
		1.6.4		Está definida la población de personal que hace parte de la compañía	1		1		1			0,625	0,625	
		1.6.5		Están definidos los vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la compañía.	1		1		1			0,625	0,625	
		1.6.6		Están definidas las ciudades de operación de la organización	1		1		1			0,625	0,625	
		1.6.7		Están documentados los mecanismos de contratación de los vehículos.	1		1		1			0,625	0,625	
		1.6.8		Están documentados los mecanismos de contratación de conductores.	1		1		1			0,625	0,625	
1.7	DIAGNÓSTICO - RIESGOS VIALES	1.7.1	ENCUESTA / INSTRUMENTO PARA DETERMINAR EL RIESGO VIAL	Se diseñó una encuesta u otro instrumento o mecanismo objetivo, para el levantamiento de información del riesgo vial.	1		1		1		20,0	2,9	2,9	
		1.7.2	APLICACIÓN DE LA ENCUESTA	Se ha aplicado la encuesta	1		1		1			2,9	2,9	
		1.7.3		Se han tenido en cuenta los riesgos de la operación en itinere y en misión	1		1		1			2,9	2,9	
		1.7.4	CONSOLIDACIÓN Y ANÁLISIS DE LA ENCUESTA	Se han consolidado los resultados de la encuesta y hecho un análisis de los resultados	1		1		1			2,9	2,9	
		1.7.5	DEFINICIÓN DE RIESGOS VIALES DE LA EMPRESA	Se han definido riesgos viales para el personal de la empresa, dependiendo de su rol en la vía (Peatón, pasajero, ciclista, conductor)	1		1		1			2,9	2,9	
		1.7.6	CALIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE RIESGOS VIALES	Se han calificado los riesgos viales identificados a través de la encuesta	1		1		1			2,9	2,9	
		1.7.7		La calificación de los riesgos se ha hecho basado en alguna norma o estándar	1		1		1			2,9	2,9	

1.8	PLANES DE ACCIÓN DE RIESGOS VIALES	1.8.1	DEFINICIÓN DE PLANES DE ACCIÓN	De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales, se han definido planes de acción para el FACTOR HUMANO	1		1		1		15,0	3,0	3,0	
		1.8.2		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el FACTOR VEHICULOS	1		1		1			3,0	3,0	
		1.8.3		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para el INFRAESTRUCTURA SEGURA	1		1		1			3,0	3,0	
		1.8.4		De acuerdo con los resultados del diagnóstico de riesgos viales se han definido planes de acción para ATENCIÓN A VÍCTIMAS	1		1		1			3,0	3,0	
		1.8.5	VIABILIDAD DE PLANES DE ACCIÓN	Los planes de acción propuestos, describen la viabilidad para su implementación	1		1		1			3,0	3,0	
1.9	IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES DEL PESV	1.9.1	CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	Existe un cronograma de implementación de planes de acción	1		1		1		10,0	2,5	2,5	
		1.9.2		El cronograma tiene fechas definidas para la implementación de los planes de acción	1		1		1			2,5	2,5	
		1.9.3		Los planes de acción tienen responsables definidos dentro de la organización.	1		1		1			2,5	2,5	
		1.9.4	PRESUPUESTO PARA IMPLEMENTAR EL PESV	Se tiene definido un presupuesto para la implementación de los planes de acción, en donde se describa el costo por cada plan de acción			1		1			2,0	2,0	
1.10	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN DEL PESV	1.10.1	INDICADORES DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Se tiene definido indicadores para la implementación de las acciones del PESV (Tabla de indicadores del PESV)	1		1		1		10,0	0,9	0,9	

		1.10.2.		Están definidos los responsables en la organización para la medición de los indicadores planteados dentro del PESV	1		1		1				0,9	0,9	
		1.10.3.		Están definidas las fuentes y fórmulas para el cálculo de los indicadores	1		1		1				0,9	0,9	
		1.10.4		Están definidas las metas de los indicadores	1		1		1				0,9	0,9	
		1.10.5		Está definida la periodicidad para la medición de los indicadores	1		1		1				0,9	0,9	
		1.10.6		Existe indicadores de número de personas capacitadas en seguridad vial	1		1		1				0,9	0,9	
		1.10.7.		Existen indicadores de Número de accidentes de tránsito	1			1			1		0,9	0,6	
		1.10.8.		Existen indicadores de mantenimiento preventivo	1		1		1				0,9	0,9	
		1.10.9.		Están definidos los planes de acción que se van auditar del PESV en la organización	1		1		1				0,9	0,9	
		1.10.10	AUDITORÍAS DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL	Está descrita la metodología para el desarrollo de las auditorías	1		1		1				0,9	0,9	
		1.10.11		Están definidos los periodos sobre los cuales se va a desarrollar las auditorías	1		1		1				0,9	0,9	

TOTAL	100,0	99,68	99,38
		100	

Fuente: Autoría Propia, Guía Metodológica para la Evaluación de PESV.

11.3.4 Descriptor Comportamiento Humano

Tabla 6. Comportamiento Humano, SERVIENERGIA LTDA.

2. COMPORTAMIENTO HUMANO														
No .	PARÁMETRO DEFINICIÓN		VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLI CA		EVIDENC IAS DE SU EXISTEN CIA		RESPONDE A LOS REQUERIMIE NTOS		VALOR DEL PARAMETRO	VALOR DE LA VARIA BLE	VALOR OBTENI DO	OBSERVACI ONES
					S I	N O	SI	NO	SI	NO				
2. 1.	PROCEDIMIE NTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTOR ES	2.1.1.	PERFIL DEL CONDUCTOR	Está definido el perfil del conductor en función al tipo de vehículo que va a conducir	1		1		1		10,0	5,0	5,0	
		2.1.2.	PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE CONDUCTORES	Está documentado el procedimiento de selecció n de los conductores	1			1		1			5,0	
2. 2.	PRUEBAS DE INGRESO DE CONDUCTOR ES	2.2.1.	EXÁMENES MÉDICOS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes médicos a los conductores	1		1		1		20,0	2,0	1,9	
		2.2.2.	IDONEIDAD EN EXÁMENES MÉDICOS	La entidad o persona natural que realiza los exámenes médicos, cuenta con idoneidad (Es un centro médico certificado)	1		1		1			2,0	1,9	
		2.2.3.	EXÁMENES PSICOSENSO-METRICOS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de los exámenes psicosenso métricos a los conductores	1		1		1			2,0	1,9	
		2.2.4.	IDONEIDAD EN EXÁMENES PSICOSENSOMÉTRICOS	La entidad que realiza los exámenes psicosenso métricos cuenta con idoneidad	1		1		1			2,0	1,9	

		2.2.5.	PRUEBA TEÓRICA	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas teóricas a los conductores	1			1			1		2,0		
		2.2.6.	IDONEIDAD EN EXAMENES TEORICOS	La entidad o persona natural que realiza y califica los exámenes teóricos cuenta con idoneidad	1			1			1		2,0		
		2.2.7.	PRUEBA PRÁCTICA	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas práctica a los conductores	1			1			1		2,0	1,9	
		2.2.8.	IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PRÁCTICAS	La entidad o persona natural que realiza las pruebas prácticas a los conductores, cuenta con idoneidad	1			1			1		2,0		
		2.2.9.	PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	Está documentado y se han fijado criterios para la realización de las pruebas psicotécnicas a los conductores	1		1			1			2,0	1,9	
		2.2.10.	IDONEIDAD DE QUIEN REALIZA LAS PRUEBAS PSICOTÉCNICAS	La entidad o persona natural que realiza las pruebas psicotécnicas a los conductores, cuenta con idoneidad	1		1			1			2,0	1,9	
2.3.	PRUEBAS DE CONTROL PREVENTIVO DE CONDUCTORES	2.3.1.	PRUEBAS PREVENTIVAS A CONDUCTORES	Está definida la frecuencia para la realización de las pruebas de control a los conductores	1		1			1		20,0	3,3	3,3	
		2.3.2.		Pruebas médicas de control	1		1			1			3,3	3,3	
		2.3.3.		Pruebas psicosensoométricas	1		1			1			3,3	3,3	

		2.3.4.		Pruebas teóricas	1			1		1		3,3		
		2.3.5.		Pruebas prácticas	1			1		1		3,3		
		2.3.6.	IDONEIDAD DE LAS PRUEBAS	Está definida la idoneidad de las personas o entidades que realizarían las pruebas de control preventivo a los conductores	1		1		1			3,3	3,3	
2.4.	CAPACITACION EN SEGURIDAD VIAL	2.4.1.	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL (Conductores propios)	Existe un programa documentado de capacitación en seguridad vial	1		1		1		20,0	1,3	1,3	
		2.4.2.		Existe un cronograma de formación para conductores y personal de la organización	1		1		1			1,3	1,3	
		2.4.3.		Está definido el responsable del programa de capacitación	1			1		1		1,3		
		2.4.4.		Incluye temas de normatividad	1		1		1			1,3	1,3	
		2.4.5.		Incluye temas de sensibilización en los diferentes roles del factor humano	1		1		1			1,3	1,3	
		2.4.6.		Incluye temas de cómo actuar frente a accidentes de tránsito.	1		1		1			1,3	1,3	
		2.4.7.		Incluye temas basados en el diagnóstico realizado a la empresa	1		1		1			1,3	1,3	
		2.4.8.		El programa tiene definida la intensidad horaria.	1		1		1			1,3	1,3	

		2.4.9.		El programa tiene temas acordes con los tipos de vehículos que opera la organización	1		1		1			1,3	1,3	
		2.4.10		El programa tiene incluidos temas para conductores nuevos y conductores antiguos	1			1		1		1,3		
		2.4.11.		El programa es exigido tanto a conductores propios como terceros	1		1		1			1,3	1,3	
		2.4.12.		Se tiene establecido un modelo de evaluación de la capacitación	1		1		1			1,3	1,3	
		2.4.13.		Está definido un mínimo de aciertos sobre las evaluaciones	1		1		1			1,3	1,3	
		2.4.14.	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL (Conductores propios)	Están documentados los requisitos mínimos exigidos a los conductores no propios sobre el cumplimiento de capacitación.	1		1		1			1,3	1,3	
		2.4.15.		Está definida la frecuencia con que se deben presentar evidencias de las capacitaciones de los conductores no propios.	1		1		1			1,3	1,3	
2.5.	CONTROL DE DOCUMENTACIÓN DE CONDUCTORES	2.5.1	INFORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES	La empresa documenta y registra un mínimo de información de cada uno de los conductores, de acuerdo con lo definido en la Resolución 1565.	1		1		1		10,0	1,5	1,5	

		2.5.2		Existe un protocolo de control de documentación de los conductores, propios y tercerizados	1		1		1		20,0	1,5	1,5	
		2.5.3		La información consignada evidencia el control y trazabilidad de las acciones ejecutadas y definidas dentro del PESV de la empresa.	1		1		1			1,5	1,5	
		2.5.4	REPORTE DE COMPARENDOS	Se tiene definida la frecuencia de verificación de infracciones de tránsito por parte de los conductores propios y tercerizados.	1		1		1			1,5	1,5	
		2.5.5		Se cuenta con el registro de infracciones a las normas de tránsito por parte de los conductores	1		1		1			1,5	1,5	
		2.5.6		Se tiene establecido un procedimiento en caso de existir comparendos por parte de los conductores propios.	1		1		1			1,5	1,5	
		2.5.7		Existe un responsable para la verificación y aplicación de los procedimientos en caso de presentar comparendos los conductores.	1		1		1			1,5	1,5	
2.6	POLITICAS DE REGULACION DE LA EMPRESA	2.6.1	POLÍTICAS CONTROL ALCOHOL DROGAS DE DE Y	Se han definido los protocolos para los controles de alcohol y drogas.	1		1		1		20,0	1,0	1,0	

		2.6.2		Se definieron responsables, para la realización de las pruebas.	1		1			1		1,0	0,7	
		2.6.3		Se han definido los mecanismos para la realización de las pruebas - Procedimiento	1		1			1		1,0	0,7	
		2.6.4		Se ha definido la idoneidad de quien realiza las pruebas	1		1		1			1,0	1,0	
		2.6.5		Se ha definido la periodicidad para la realización de las pruebas	1		1		1			1,0	1,0	
		2.6.6		Están definidas las acciones a tomar, para aquellos conductores cuyo resultado del examen sea positivo.	1		1		1			1,0	1,0	
		2.6.7	REGULACIÓN DE HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO	Existe una política documentada para la regulación y control de horas máximas de conducción y descanso			1		1		1	1,0	0,7	
		2.6.8		Se puede evidenciar el reporte de las jornadas laborales o la planificación de su jornada.	1		1		1			1,0	1,0	
		2.6.9	REGULACION DE LA VELOCIDAD	La empresa promueve y establece las políticas de aplicación de los límites de velocidad de los vehículos que prestan el servicio a la empresa, propios o tercerizados, para las zonas rurales, urbanas y la definición de la velocidad en las rutas internas.	1		1		1			1,0	1,0	

		2.6.1 0		Se ha fijado unos límites de velocidad para las zonas urbanas y rurales.	1		1		1					1,0	1,0	
		2.6.1 1		Los conductores conocen las políticas de velocidad fijadas en la empresa.	1		1		1					1,0	1,0	
		2.6.1 2		La empresa cuenta con mecanismos de control de velocidad y los monitorea.	1		1		1					1,0	1,0	
		2.6.1 3	POLÍTICA DE USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD	Es manifiesta la obligatoriedad del uso de los cinturones de seguridad y se controla.	1		1		1					1,0	1,0	
		2.6.1 4		Los conductores conocen las políticas de cinturón fijadas en la empresa	1		1		1					1,0	1,0	
		2.6.1 5		La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de cinturón de seguridad.	1			1			1			1,0		
		2.6.1 6	POLÍTICA DE USO DE ELEMENTOS DE PROTECCIÓN PERSONAL	Se ha establecido una política de uso de elementos de protección personal de acuerdo con el tipo de vehículo a conducir.	1		1		1					1,0	1,0	
		2.6.1 7		Los conductores conocen las políticas de uso de EPP fijadas en la empresa	1		1		1					1,0	1,0	
		2.6.1 8	POLÍTICA DE USO DE EQUIPOS BIDIRECCIONALES	Está expresa la prohibición del uso de equipos bidireccionales durante la conducción	1		1		1					1,0	1,0	

		2.6.1 9		La empresa cuenta con mecanismos de control de uso de equipos bidireccionales durante la conducción.	1		1		1					1,0	1,0	
		2.6.2 0		Se han fijado sanciones a los conductores que hacen uso de equipos bidireccionales durante la conducción.	1			1		1				1,0		

TOTAL	100	99,8	76,0
		100,0	

Fuente: Autoría propia, Guía Metodológica para la Evaluación del PESV

11.3.5 Descriptor de vehículos seguros

Tabla 7. Vehículos Seguros, SERVIENERGIA LTDA

3. VEHICULOS SEGUROS														
No .	PARÁMETRO DEFINICIÓN		VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLI CA		EVIDENC IAS DE SU EXISTEN CIA		RESPONDE A LOS REQUERIMIE NTOS		VALOR DEL PARAMETRO	VALOR DE LA VARIA BLE	VALOR OBTENI DO	OBSERVACI ONES
					S I	N O	SI	NO	SI	NO				
3. 1	MANTENIMIE NTO PREVENTIVO	3.1. 1	HOJAS DE VIDA DE LOS VEHÍCULOS	Se tiene, en físico o digital, en la empresa y disponible, la carpeta de cada uno de los vehículos propios y no propios	1		1		1		50,0	6,25	6,25	
		3.1. 2		Se cuenta con información como - Placas del vehículo, número de motor, kilometraje - fecha, especificaci ones técnicas del	1		1		1			6,25	6,25	

[illegible]

		3.1.7	VERIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO PARA VEHÍCULOS AFILIADOS (TERCEROS)	En el evento de que los vehículos sean contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan.	1			1		1				6,25		
		3.1.8	IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.	1		1		1					6,25	6,25	
3.2	MANTENIMIENTO CORRECTIVO	3.2.1	REGISTRO	Se llevan registros de los mantenimientos correctivos realizados a los vehículos	1		1		1					10,0	10,0	
		3.2.2	PROTOCOLO	En caso de fallas de los vehículos, se tienen establecidos protocolos de atención.	1		1		1					10,0	10,0	
		3.2.3	IDONEIDAD	Se cuenta con instalaciones propias y/o personal idóneo en la empresa para este proceso, o se tiene contrato con un centro mecánico para ello.	1		1		1					10,0	10,0	
													30,0			
3.3	CHEQUEO PREOPERACIONAL	3.3.1	INSPECCIÓN PREOPERACIONAL	Se han establecido protocolos y formatos de inspección	1		1		1					20,0	6,67	6,67

				diaria a los vehículos.										
		3.3.2		Los operadores o conductores diligencian diariamente el formato de chequeo preoperativo.	1		1		1			6,67	6,67	
		3.3.3		Se adelantan auditorías verificando el debido diligenciamiento del listado de chequeo.	1		1		1			6,67	6,67	

TOTAL	100	100,0	86,76
--------------	------------	--------------	--------------

Fuente: Autoría propia, Guía Metodológica para la Evaluación del PESV

11.3.6 Descriptor Infraestructura Segura

Tabla 8. Infraestructura Segura, SERVIENERGIA LTDA.

4. INFRAESTRUCTURA SEGURA														
No.	PARÁMETRO - DEFINICIÓN		VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICACIÓN		EVIDENCIA DE SU EXISTENCIA		RESPONDE A LOS REQUERIMIENTOS		VALOR PARAMETRO	VALOR DE LA VARIABLE	VALOR OBTENIDO	OBSERVACIONES
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
4.1.	RUTAS INTERNAS - Vías internas de la empresa, en donde circulan los	4.1.1	REVISIÓN ENTORNO FÍSICO DONDE SE OPERA	Existe un plano de las vías internas con la descripción de la revisión.		1		1		1	35,0	2,1		

vehículos	4.1.2		Existe conflicto en la circulación entre los vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueaderos	1		1		1		2,1		
	4.1.3	DESPLAZAMIENTO EN LAS ZONAS PEATONALES DE LAS INSTALACIONES	Señalizadas	1		1		1		2,1	2,1	
	4.1.4		Demarcadas	1		1		1		2,1	2,1	
	4.1.5		Iluminadas	1		1		1		2,1	2,1	
	4.1.6		Separadas de las zonas de circulación de los vehículos	1		1		1		2,1	2,1	
	4.1.7		Se privilegia el paso de peatones sobre el paso vehicular	1		1		1		2,1	2,1	
	4.1.8	VÍAS INTERNAS DE CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS	Señalizadas		1		1		1	2,1		
	4.1.9		Demarcadas		1		1		1	2,1		
	4.1.10		Iluminadas	1		1		1		2,1	2,1	
	4.1.11		Está definida la velocidad máxima de circulación de los vehículos	1		1		1		2,1	2,1	
	4.1.12		Existen elementos en la vía que favorezcan el control de la velocidad	1		1		1		2,1	2,1	
	4.1.13	PARQUEADEROS INTERNOS	Señalizados	1		1		1		2,1	2,1	
	4.1.14		Demarcados	1		1		1		2,1	2,1	
	4.1.15		Iluminados	1		1		1		2,1	2,1	
	4.1.16		Están definidas zonas de parqueo según el tipo de vehículo	1			1		1	2,1	1,5	No existe separación de vehículos según el tipo
	4.1.17	MANTENIMIENTO DE SEÑALES	La empresa tiene definida una política y/o procedimiento para el mantenimiento de las vías internas y	1		1		1		2,1	2,1	

				señalización										
4. 2.	RUTAS EXTERNAS: Desplazamiento fuera del entorno físico de la empresa	4.2.1	ESTUDIO DE RUTAS	Se ha realizado un estudio de rutas, desde el punto de vista de seguridad vial y generado "rutogramas", cuando corresponda.	1			1		1	65,0	9,3		
		4.2.2		Se han identificado los puntos críticos y establecido las estrategias de prevención frente a los mismos.	1			1		1		9,3		
		4.2.3	POLÍTICAS DE ADMINISTRACIÓN DE RUTAS	Se planifica el desplazamiento del personal	1		1		1	9,3		9,3		
		4.2.4		Se tienen definidos los horarios de llegada y salida en la empresa y las jornadas de trabajo.	1		1		1	9,3		9,3		
		4.2.5	APOYO TECNOLÓGICO	Se hace monitoreo y retroalimentación en los comportamientos viales.	1		1		1	9,3		9,3		
		4.2.6		El monitoreo de las tecnologías usadas permite generar acciones preventivas.	1		1		1	9,3		9,3		

		4.2.7	POLÍTICAS DE SOCIALIZACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE INFORMACIÓN: para todo el personal que haga parte de su operación, informando sobre los factores que debe tener en cuenta a la hora de realizar los desplazamientos en las vías internas y externas:	La empresa ha establecido mecanismos de socialización e información preventiva y ha desplegado la misma en toda la organización.	1		1		1					9,3	9,3	
--	--	-------	--	--	---	--	---	--	---	--	--	--	--	-----	-----	--

TOTAL	100	100,0	73,2
--------------	------------	--------------	-------------

Fuente: Autoría propia, Guía Metodológica para la Evaluación del PESV

11.3.7 Descriptor de Atención a Víctimas

Tabla 9. Atención a Víctimas, SERVIENERGIA LTDA.

5. ATENCION A VICTIMAS														
No .	PARÁMETRO DEFINICIÓN		- VARIABLES	CRITERIO DE AVAL	APLICACION		EVIDENCIA DE SU EXISTENCIA		RESPONDE A LOS REQUERIMIENTOS		VALOR DEL PARAMETRO	VALOR DE LA VARIABLE	VALOR OBTENIDO	OBSERVACIONES
					SI	NO	SI	NO	SI	NO				
5. 1.	ATENCIÓN A VICTIMAS		5.1. 1.	PROTOCOLOS	Existen protocolos de atención a víctimas en caso de accidentes de tránsito.	1		1		1	20,0	10,0	10,0	
			5.1. 2.	DIVULGACIÓN DE PROTOCOLOS	Los empleados conocen el procedimiento a seguir en los casos en que ocurra un accidente de tránsito.	1		1		1		10,0	10,0	

5.2.	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	5.2.1.	INFORMACIÓN DOCUMENTADA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existe registros sobre los accidentes de tránsito que ha tenido la empresa	1		1		1		80,0	13,3	13,3	
		5.2.2.	ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Existen variables de análisis en los casos de accidentes de tránsito (gravedad, histórico de datos, etc.)	1		1		1			13,3	13,3	
		5.2.3.	LECCIONES APRENDIDAS	Se ha hecho divulgación de lecciones aprendidas de los accidentes de tránsito ocurridos	1		1		1			13,3	13,3	
		5.2.4.	FUENTE DE INFORMACIÓN	Está definida la fuente de los registros para obtener información sobre los accidentes de tránsito en la organización	1		1		1			13,3	13,3	
		5.2.5.	PROCEDIMIENTO PARA LA INVESTIGACIÓN DE LOS A.T	Está definido un procedimiento para la investigación de los accidentes de tránsito	1		1		1			13,3	13,3	
		5.2.6.	INDICADORES	Se elaboran indicadores de accidentes de tránsito.	1		1		1			13,3	13,3	

TOTAL										100	99,8	9,8 ⁹
											100	

Fuente: Autoría propia, Guía Metodológica para la Evaluación del PESV

12. CONCLUSIONES

Al hacer la revisión del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de la empresa SERVIENERGIA LTDA, se observa que realizaron toda la documentación requerida en la Resolución 1231 del 2016, en estrecha relación con las directrices de la resolución 1565 de 2014, donde se ve reflejado el compromiso de la empresa frente a las acciones para la prevención de riesgos y de accidentes viales.

Se determinó el nivel del cumplimiento del PESV por medio del instrumento dinámico de calificación en el cual se obtuvo el 87,26%, se revisó y consideró cada uno de los parámetros y las variables de cada pilar, dando el puntaje y su peso ponderado. Y de esta manera se verificó la obtención del aval con observaciones por parte del Ministerio.

En la evaluación realizada al PESV de la empresa SERVIENERGIA LTDA, se obtuvieron algunas observaciones que requieren sean tenidas en cuenta para el momento de la visita del funcionario de la entidad o autoridad de tránsito que designen. Al mismo tiempo, se consideró que los documentos que se hacen entrega como anexos al Plan Estratégico de Seguridad Vial cumplen con los componentes básicos definidos para cada uno de los descriptores.

Las observaciones más relevantes encontradas después de realizar la evaluación del PESV, se encontró en el descriptor de infraestructura segura, puesto que la oficina, no cuenta con la señalización, demarcación y reductores de velocidad en la zonas de parqueo (ANEXOS-IMAGEN7), como también en cuanto al descriptor de comportamiento humano, porque no se define un documento para el procedimiento de selección de los conductores de vehículos propios de la empresa.

También se realizó un apoyo en la organización y ejecución de actividades de divulgación

basadas en la seguridad vial con el apoyo de Gerencia, teniendo como fin mejorar las competencias y conocimientos acerca de la importancia de los malos hábitos y en los altos riesgos que pueden llegar a convertirse. Por lo tanto, es importante atacarlos con el ánimo de no esperar que aumenten, realizando seguimiento continuo a través de los SISO, quienes logran identificar este comportamiento, con la necesidad de tomar las medidas necesarias a tiempo y eliminarlos de manera rápida y así crear una cultura de Seguridad Vial en Servienergía Ltda. Para esto se realizaron formaciones, charlas o team breaf y utilización de medios audiovisuales, para los conductores de la empresa y adquirir conocimientos de seguridad vial con el apoyo de los entes aseguradores, en este caso SURA y también el personal encargado del área de HSEQ y el comité de seguridad vial.(ANEXOS-IMAGEN 8).

En cuanto en la disminución de los índices de accidentalidad vial en la empresa, se realizó un seguimiento continuo al personal administrativo y operativo de la empresa donde se detectaron acciones inadecuadas como:

- No respetar los límites de velocidad, esto se detectó a través de la aplicación de GPS que se maneja en la empresa.
- Conducir sin cinturón de seguridad, este seguimiento fue realizado por los supervisores que se encuentran en terreno, en la cual realizan llamado de atención y en caso de ser repetitivo, se realiza un llamado de descargo al grupo o cuadrilla.
- Conducir sin casco de seguridad, este seguimiento fue realizado por los supervisores que se encuentran en terreno, en la cual realizan llamado de atención y en caso de ser repetitivo, se realiza un llamado de descargo al

grupo o cuadrilla.

Para esto se realizaron formaciones, evaluaciones, charlas o team breaf y utilización de medios audiovisuales, para los conductores de la empresa y adquirir conocimientos de seguridad vial, normas y leyes de tránsito dictados por el personal encargado del área de HSEQ y los integrantes del comité de seguridad vial. (ANEXOS-IMAGEN 9).

En la empresa Servienergia Ltda, se implementó una base de datos Control Vehicular en el cual se encuentra consignada la información básica del responsable del contrato y de cada uno de los vehículos que hacen parte del parque automotor, esta base de datos es retroalimentada constantemente, para de ese modo ajustar cuales vehículos cumplen con: seguro SOAT, Tecno mecánico, póliza, extintores y botiquín. En el caso de las motos se supervisa que estén vigentes: seguro SOAT, tecno mecánico, mantenimiento preventivo y cambio de aceite (ANEXOS-IMAGEN 10).

Por lo tanto, se realizó un plan de mejoramiento por medio de una matriz **5W1-h** para las acciones que no llegaron a cumplir y no poder lograr un 100% en cada una de las variables y parámetros establecida durante la evaluación del PESV:

MATRIZ 5W-1h PLAN DE MEJORAMIENTO										
PLAN DE MEJORAMIENTO PARA ALCANZAR EL CUMPLIMIENTO DE 100% EN PESV DE LA EMPRESA SERVIENERGIA LTDA.										
¿QUÉ?	¿PORQUÉ?	¿CÓMO?		¿DÓNDE?	¿CUÁNDO?	¿QUIÉN?	¿CUÁNTO?	INDICADOR DE GESTIÓN		
								NC	C	S
DIMENSIÓN EVALUADA	OBJETIVOS A ALCANZAR	ACTIVIDADES	MECANISMO DE SEGUIMIENTO	UBICACIÓN GEOGRÁFICA	FECHA	RESPONSABLE	PRESUPUESTO	<90%	90%	>90%
FORTALECIMIENTO EN LA GESTIÓN ORGANIZACIONAL (IMPLEMENTACIÓN DE LOS PLANES DE ACCIÓN)	Gestionar un presupuesto para implementar planes de acción en el PESV	Definir un presupuesto para la implementar los planes de acción, en donde se describa el costo por cada plan de acción.	Sistema de gestión HSEQ- Reuniones semanales	Sede Principal (Cereje)	01- NOVIEMBRE DE 2019 hasta 01-MAYO DE 2020	Coordinador del área HSEQ y S-SST	\$0			
COMPORTAMIENTO HUMANO (PRUEBA DE CONDUCTORES)	Realizar un documento o folleto donde se de a conocer la política de SV fijada en la empresa	Realizar entrega de folletos en inducción y reintroducción acerca de las políticas del PESV	Sistema de gestión HSEQ- Inducción, reintroducción y charlas programadas	Sede Principal (Cereje)	01- NOVIEMBRE DE 2019 hasta 01-MAYO DE 2020	Coordinador del área HSEQ y S-SST	\$0			
		En la inducción crear un documento donde se de a conocer a los conductores las políticas de uso de EPP fijadas por la empresa	Sistema de gestión HSEQ- Inducción, reintroducción y charlas programadas	Sede Principal (Cereje)	01- NOVIEMBRE DE 2019 hasta 01-MAYO DE 2020	Coordinador del área HSEQ y S-SST	\$0			
		Crear un pendón donde se encuentren los costos y sanciones que deben pagar los conductores al momento de violar una de las políticas de seguridad vial	Sistema de gestión HSEQ- Cartelera- Información visual.	Sede Principal (Cereje)	01- NOVIEMBRE DE 2019 hasta 01-MAYO DE 2020	Coordinador del área HSEQ y S-SST	\$0			

IMAGEN 7. Plan de mejoramiento a través de una matriz 5w-1h

VEHÍCULOS SEGUROS	Establecer una documentacion donde quede en evidencia las diferencias significativas entre los planteamientos del documento del PESV	Crear documento anexo donde se evidencie el protocolo de atención en caso de fallas de los vehículos.	Sistema de gestion HSEQ - Mantenimiento - Revision periodica	Sede Principal (Cereje)	01- NOVIEMBRE DE 2019 hasta 01-MAYO DE 2020	Coordinador HSEQ - Coordinador y auxiliar Mantenimiento	\$0			
		Crear un documento anexo donde se evidencie la revisión del entorno de circulación entre los vehículos, peatones, zonas de descargue y parqueadero.	Sistema de gestion HSEQ - Revision periodica	Sede Principal (Cereje)	01- NOVIEMBRE DE 2019 hasta 01-MAYO DE 2025	Coordinador del area HSEQ y S-SST	\$0			
		Señalar en las vías internas de circulación de los vehículos.	Sistema de gestion HSEQ - Revision periodica	Sede Principal (Cereje)	01- NOVIEMBRE DE 2019 hasta 01-MAYO DE 2026	Coordinador del area HSEQ y S-SST	\$0			
		Dar a conocer los puntos críticos y las estrategias de prevención de las rutas externa.	Sistema de gestion HSEQ - Charlas programadas.	Sede Principal (Cereje)	01- NOVIEMBRE DE 2019 hasta 01-MAYO DE 2020	Coordinador del area HSEQ y S-SST	\$0			
		Establecer que los vehículos que sean contratados para la prestación del servicio de transporte, la empresa contratante verificará que la empresa contratista cuente y ejecute el plan.	Sistema de gestion HSEQ - Compras- Revision periodica	Sede Principal (Cereje)	01- NOVIEMBRE DE 2019 hasta 01-MAYO DE 2020	Coordinador del area HSEQ y Coordinador y del area de Compras	\$0			
INFRAESTRUCTURA SEGURA	Realizar la revision del entorno físico con el proposito de tomar medidas de prevencion en las vias internas por donde circulan los vehiculos, al igual que el ingreso y salida de todo el personal.	Gestionar presupuesto con el fin de realizar o definir zonas de parqueo internas para cada tipo de vehiculo y ademas de esto demarcarlas.	Sistema de gestion HSEQ - Reuniones Semanales	Sede Principal (Cereje)	01- NOVIEMBRE DE 2019 hasta 01-MAYO DE 2020	Sistema de gestion HSEQ - GERENCIA - PROYECTOS-COMPRAS-MANTENIMIENTO	\$0			
		Gestionar presupuesto para la colocacion de reductores de velocidad en las vias internas de la empresa.	Sistema de gestion HSEQ - Reuniones Semanales	Sede Principal (Cereje)	01- NOVIEMBRE DE 2019 hasta 01-MAYO DE 2020	Sistema de gestion HSEQ	\$0			
		Realizar reuniones y charlas de seguridad con el objetivo de estudiar y encontrar soluciones acertivas en caso de que ocurra incidentes o accidentes viales en los puntos criticos de las vias.	Sistema de gestion HSEQ - Charlas programadas.	Sede Principal (Cereje)	01- NOVIEMBRE DE 2019 hasta 01-MAYO DE 2020	Sistema de gestion HSEQ	\$0			

IMAGEN 8. Continuación del plan de mejoramiento a través de una matriz 5w-1h

13. RECOMENDACIONES

Es importante que el comité de seguridad vial creado por la empresa realice auditorías internas de manera más regular, para la verificación de cumplimiento del PESV.

La empresa SERVIENERGIA LTDA, debe contar, revisar y verificar las observaciones encontradas al realizar el proyecto, con el fin, de que en el momento cumpla con todos los procedimientos que se requieren para cumplir con el 100% de los descriptores que se encuentran dispuestos en la Guía Metodológica para la Evaluación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

La empresa SERVIENERGIA LTDA, debe garantizar que la ejecución del Plan Estratégico de Seguridad Vial, sea auditada por personal idóneo, utilizando la tecnología adecuada por los protocolos para la prevención de accidentalidad dentro de las instalaciones.

Bibliografía

- AVAL DE PESV, M. (s.f.). *safetya*. Recuperado el 25 de FEBRERO de 2020, de <https://safetya.co/aval-del-plan-estrategico-de-seguridad-vial/>
- GONZALES, M., & RUIZ, E. (JUNIO de 2017). *FORMULACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV) PARA LA EMPRESA TAXTOTAL S.A.S.*
- MINTRABAJO. (13 de FEBRERO de 2019). https://www.arlsura.com/files/Resolucion_0312_de_2019_Estandares_Minimos.pdf. Recuperado el OCTUBRE de 2019, de https://www.arlsura.com/files/Resolucion_0312_de_2019_Estandares_Minimos.pdf
- MINTRANSPORTES. (5 de Abril de 2016). <https://www.aso-cda.org/wp-content/uploads/2017/08/Resolucion-1231-de-2016.pdf>. Recuperado el octubre de 2019, de <https://www.aso-cda.org/wp-content/uploads/2017/08/Resolucion-1231-de-2016.pdf>
- Rodriguez Rosas, C. M. (JULIO de 2013). *Analisis de transporte de carga en colombia para crear estrategias que permitan alcanzar estandares de competitividad laboral e infraestructura internacional*. Recuperado el 18 de MAYO de 2019, de <https://www.coursehero.com/file/35758640/Tesis-2013-AN%C3%81LISIS-DEL-TRANSPORTE-DE-CARGA-EN-COLOMBIA-PARA-CREARpdf/>
- SEGURIDAD VIAL, A. N. (01 de FEBRERO de 2018). *BOLETIN ESTADISTICO DE ACCIDENTES*.
- TRANSPORTE, M. D. (s.f.). <https://www.mintransporte.gov.co/>. Recuperado el 25 de FEBRERO de 2020, de <https://www.mintransporte.gov.co/>
- transportes, m. d. (06 de JUNIO de 2014). *RESOLUCION 1565 DE 2014*. Recuperado el 18 de 058 de 2019, de https://www.google.com/search?q=resolucion+1565+de+2014&rlz=1C1GNAM_enCO678CO678&oq=resolucion+1565&aqs=chrome.1.69i57j0l5.9772j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8

ANEXOS



*IMAGEN 9. Anexos 1. Evidencias fotográficas de la oficina, como se ve no cuenta con la señalización, demarcación y reductores de velocidad en la zonas de parqueo.
FUENTE: Autoría propia (tomada desde el celular)*



IMAGEN 10. Anexos 2. Evidencias de charlas o tema breaf realizados acerca de seguridad vial con el fin de crear cultura por parte del área de HSEQ
FUENTE: Autoría propia (tomadas desde celular)



IMAGEN 11. ANEXOS 3: Evidencia de formación y evaluación a los infractores de seguridad vial.
FUENTE: Autoría propia (tomadas desde el celular)

Banko Datos Camionetas Motos - Microsoft Excel (Error de activación de productos)

Archivo Inicio Insertar Diseño de página Fórmulas Datos Revisar Vista

Cambia 11 A A Ajustar texto General

Pegar Fuente Alineación Número Estilos Celdas Modificar

D27

VEHICULOS SERVIENERGIA LTDA

N°	Vehículo	Placas	Marca	Lineal/Cilindraje	Modelo	Conductor	Cedula	Propietario del Vehículo y Celular	Directo / Sub Contratado	Responsable de la Brigada Proceso	Cel. Corporativo / Personal	N° Licencia / Categoría	N° Tarjeta de Propiedad	Empresa Aseguradora
1	Camión	VOX 282	JMC	JX1050TA4	2.016	Guillermo Luis Negrete Patron	7.365.889	Serviennergia Ltda.	Directo	Rafael Padilla Ayazo	313516012	LC03002374862/A2-B1-C1	10012712589	Seguros del Est.
2	Camión	VOX 952	JMC	JX1050TSA4	2.017	Hector José Castillo Paez	15.647.621	Serviennergia Ltda.	Directo	Gil Trujillo	3215400285	LC06000137788 / C1	10012712585	Seguros del Est.
3	Camión	VOX 811	JMC	JX1050TSA4	2.017	Jairo Jose Pastrana Lopez	1.073.810.732	Serviennergia Ltda.	Directo	Jairo Jose Pastrana Lopez	316889568	LC03002689323/B1-C1	10012322879	Liberty
4	Camión Grúa	VOX 296	JMC	JX1062TG24	2.016	Ivan David Arrieta Arrieta	11.156.386	Serviennergia Ltda.	Directo	Yoiner Espitia	3187160671	LC03002293706 / C2	10012757422	Seguros MUNDO
5	Camioneta	CKU 519	HIGER	KLQ1032E40S	2.014	Jorge Luis Morelo Herrera	1.068.663.149	Serviennergia Ltda.	Directo	Jose Chavez	3187069009	LC 03001792579/A2-B1-C1	10012105060	Liberty
6	Camioneta	CKU 515	HIGER	KLQ1032E40S	2.014	Ismael Cueter Vallejo	78731899	Serviennergia Ltda.	Directo	Ismael Cueter Vallejo	3164676490	LC02003259942/A2-B1-C	10012104823	Liberty
7	Camioneta	QHZ 970	Chevrolet	Luv D Max - 3000	2.009	Jorge Cogollo	1.064.996.225	Yens Enrique Gonzalez Rodriguez	Particular	Jorge Cogollo	3183378232	LC03001637887 / B1, A2	10005871345	Seguros MUNDO
8	Camioneta	UEP 531	GREAT WALL	WINGLE 5	2.015	Luis David Castillo Flores	1.064.985.279	3113373536	Particular	Luis David Castillo Flores		LC03000947391 / B1	10012166714	Seguros MUNDO
9	Camioneta	QEH 349	NISSAN	Frontier D22	2.009	Alfredo Adolfo Berrocal Andrade	12.525.796	Alfredo Adolfo Berrocal Andrade	Particular	Elquin Ochoa Negrete	3107044347	LC03001149537 / B1	10005455393	Seguros del Est.
10	Camioneta	FGX 931	JMC	DC - 4x2	2.008	Gustavo R. Marsiglia Alvarez	78.674.104	Gustavo Marsiglia Alvarez	Particular	Willi Leon	316894791	LC02001670604 / B1	07-05266-2605413	Seguros del Est.
11	Camioneta	IUQ 981	GREAT WALL	WINGLE 5	2.017	Efrain Arturo Cuello Barragan	78.744.500	Lina Boltran Cogollo	Particular	Efrain Arturo Cuello Barragan	318164667	LC030002293787 / C1	10012066436	Seguros del Est.
12	Camioneta	IUR 788	GREAT WALL	WINGLE 5	2.017	Adolfo T. Villamil Peña	2.758.161	Adolfo Villamil Peña	Particular	Yeison Rangel	3205423160	LC03000361464 / B1	10012352649	Seguros MUNDO
13	Camioneta	MCY 229	NISSAN	D22/NP300	2.012	Victor Manuel Tamara Caro	1.065.008.282	Sergio Luis Romero Lopez	Particular	Victor Tamara	3135008285	LC03002293561 / C1A2, B	10015016417	sura
14	Camioneta	RHR 173	NISSAN	D22/NP300	2.012	Julio Morales	78026016	Feder Hernan Hernandez	Particular	Eder Sanchez	3205423162	LC03001333624 / B1	1001347528	Liberty
15	Camioneta	BPW 116	NISSAN	D22/NP300	2.014	Richard Antonio Guerra Bautista	78.029.428	Salis Petro Salgado	Particular	Richard Antonio Guerra Bautista	3205423157	24007-2340234 / R03	10015725060	Suramerican
16	Camioneta	MGV 405	Chevrolet	Luv D Max - 3000	2.013	Luis Armando Valeta Herrazo	92.524.306	Luis Armando Valeta Herrazo	Particular	Calisto Requena Ortega	3043752313	LC02002512790 / C2	10003732596	Seguros MUNDO
17	Camioneta	CKU 521	Chevrolet	2500cm³	2.014	Nelson Arturo Diaz Hollos / Hernando Luna	98598260 / 7874829	Serviennergia Ltda.	Directo	Nelson Arturo Diaz Hollos / Hernando Luna	3182432963 / 3187168552	LC01005863961/B1-C1	10012105186	Liberty
18	Camioneta	CKU 516	HIGER	2500cm³	2.014	amith de Jesús Pacheco Caraball	15.647.371	Serviennergia Ltda.	Directo	Deimer Cantero	corp: 3182432963 per: 3146551834	LC03003039718/A2-B2-C2	10012104980	Seguros del Est.
19	Camioneta	QEH 478	Chevrolet	3000cm³	2.009	Jhon Hernandez Hernandez	1063157068	Serviennergia Ltda.	Directo	Jhon Hernandez	3205423152	LC01005863961/B1-C1	3834959	Seguros MUNDO

Camionetas Cereté Camionetas Lónica OMM Cereté OMM Lónica OPM Lónica OPM Cereté OPM San Bernardo

55%

IMAGEN 12. Anexo 4. Evidencia de banco de datos de los vehículos propios y contratados por la empresa.
FUENTE: Autoría propia

OTORGAMIENTO DE AVAL AL PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL					
				Formato PESV005	
				Consecutivo No. _____	
Fecha en que se habla radicado el PESV: Día: _____ Mes: _____ Año: _____					
Con número de radicado: _____				Puntaje obtenido: _____ %	
OBSERVACIONES POR PILAR					
a) Gestión Institucional					
b) Comportamiento Humano:					
c) Vehículos Seguros:					
d) Infraestructura Segura:					
e) Atención a Víctimas:					
NOTIFICACIÓN DEL AVAL					
AUTORIDAD DE TRÁNSITO: _____					
(A/caldia -Secretaría-Dirección-Inspección de Tránsito- Movilidad - SIPT)					
Nombre del funcionario que adelantó el proceso: _____					
Cargo: _____				Tel.: _____	
Email de contacto: _____					
Entidad, Organización o Empresa que recibe el AVAL: _____					
NIT: _____					
Dirección de correspondencia: _____					
Tel.: _____				Email: _____	
Persona de contacto en la empresa: _____					
En constancia firman:					
_____				_____	
Autoridad de Tránsito				Por la empresa	
Dado en la ciudad de _____ el Día: _____ Mes: _____ Año: _____					

IMAGEN 13. Anexo 5-OTORGAMIENTO DE AVAL AL PESV

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL		 	
DEVOLUCIÓN CON OBSERVACIONES		Formato PESV 004	
		Consecutivo No. _____	
Número de radicado: _____ de fecha: Día: _____ Mes: _____ Año: _____			
Fecha de revisión: Día: _____ Mes: _____ Año: _____		Puntaje obtenido: _____ %	
OBSERVACIONES POR PILAR			
a) Gestión Institucional:			
b) Comportamiento Humano:			
c) Vehículos Seguros:			
d) Infraestructura Segura:			
e) Atención a Víctimas:			
Sugerencias:			
Recomendaciones:			
Fecha límite en que debe retomar documento de PESV :Día: _____ Mes: _____			
NOTIFICACIÓN A LA EMPRESA			
AUTORIDAD DE TRÁNSITO: _____ (Alcaldía -Secretaría-Dirección-Inspección de Tránsito- Movilidad - SIPT)			
Nombre del funcionario que adelantó el proceso: _____			
Cargo: _____		Tel.: _____	
Email de cotacto: _____			
Entidad, Organización o Empresa notificada: _____			
NIT: _____			
Dirección de correspondencia: _____			
Tel.: _____		Email: _____	
Persona de contacto en la empresa: _____			
En constancia firma: _____			
Autoridad de Tránsito			
Dado en la ciudad de _____ el Día: _____ Mes: _____ Año: _____			

IMAGEN 14. Anexo 6-DEVOLUCION CON OBSERVACIONES